STRASSENBAHN MAGAZIN 8



Endgültige Kehrtwende
Essens Straßenbahn wieder oberirdisch durch die City!



Spannende Tatra-Oase
So rustikal präsentiert sich der Betrieb in Orjol

August 2020
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Wuppertal vor 50 Jahren

Wie 1970 das Meterspur-Kapitel zugeklappt wurde

GT4 und DÜWAG nach der Wiedervereinigung 1990:

So halfen West-Klassiker beim „Aufbau Ost"

127 Fahrzeuge für Halle (Saale), Brandenburg (Havel), Dessau, Erfurt, Gotha, Görlitz, Halberstadt, Jena, Schöneiche, Nordhausen



Die Lücken werden geschlossen

Für Herbert Schellhorn wurde es der ersehnte große Tag. Der Oberlokführer der Reichsbahn hatte Regler und Bremsventil in der Hand, als am 1. Oktober 1951 letztmals Güterwagen von Sonneberg in Thüringen über die Demarkationslinie ins oberfränkische Neustadt bei Coburg zu befördern waren. Danach wurde der Bahnbetrieb eingestellt. Nun, fast auf den Tag genau 40 Jahre später, durfte er auf dem Führerstand der 95 027 stehen. Und er durfte mit der Museumsdampflok samt Sonderzug dabei sein, als die Strecke zwischen Sonneberg und Neustadt am 28. September 1991 wieder eröffnet wurde. Insgesamt 47 Bahnstrecken zwischen Ost- und Westdeutschland hatte die Grenzziehung von 1945 unterbrochen. Zahllose menschliche und geschäftliche Beziehungen wurden unterbunden – und oftmals schmerzlich vermisst, so wie im Raum Coburg/Sonneberg ...

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

Chronische Lieferhemmung

Was haben die Düsseldorfer GT8SU, Wiener E_1, Zürcher „Mirage" und Berliner Tatras mit dem Duisburger DÜWAG-Tw 1000 gemeinsam? Sie alle wären wohl im Sommer 2020 nicht mehr im regulären Fahrgasteinsatz anzutreffen, würde der kanadische Bahntechnikkonzern Bombardier seinen Verpflichtungen nachkommen und bestellte Neufahrzeuge fristgerecht ausliefern. Für Tramfans ist die Gnadenfrist für so manche Klassiker die helle Freude, für die Betreiber eher ein Desaster. Denn die längere Betriebsdauer der Oldies verursacht in der Regel hohe Wartungskosten. Hinzu kommt der Imageverlust, weil das an die Fahrgäste gegebene Versprechen zur Modernisierung verspätet eingelöst wird.

Natürlich ist „Corona" auch hier ein zusätzlicher Hemmschuh, führen fehlende Zulieferteile aus Fernost zu mancher Verzögerung bei der Fertigung in den Werkhallen. Doch Probleme gab es schon vor Beginn der Pandemie. Schon seit Jahren ist Bombardiers Schienenverkehrsgeschäft in der Krise – erinnert sei hier an die IC2 oder Talent-Triebwagen für die Deutsche Bahn oder TWINDEXX für die SBB. Die Übernahmeabsichten durch den Mitbewerber Alstom drückten zuletzt zusätzlich auf die Stimmung der Belegschaft, der in den letzten Jahren mehrfach Sparrunden abverlangt wurden. Bis 16. Juli wollte sich die Europäische Union ein Urteil zur wettbewerbsrechtlichen Verträglichkeit des beabsichtigten 6,2-Milliarden-Euro-Deals bilden, es würde der größte Mitbewerber im Bahntechnik-Markt neben dem chinesischen Riesen CRRC entstehen. Parallel versuchte vor allem der Freistaat Sachsen zusammen mit einigen anderen Bundesländern, mittels Bürgschaften an Bombardier Jobgarantien zu „erkaufen" und damit Standorte im Land zu sichern. Doch das Geschäft ist windig, die Verbindlichkeit unter möglicher neuer Alstom-Führung zweifelhaft. In diesem Spannungsfeld ungewisser Perspektive bleibt abzuwarten, ob sich die Mitarbeiter motivieren lassen und wo nötig Leiharbeiter eingestellt werden, um zügig die Rückstände abarbeiten zu können.

Indes soll hier nicht verschwiegen werden, dass auch andere Bahnhersteller gravierende Probleme haben. So schreckte die jüngste Meldung der Wuppertaler Stadtwerke vom 2. Juli in der Posse um Radprobleme der neuen Schwebebahnen von Vossloh Kiepe auf. Die Folge: Schwebebahnbetrieb bis Sommer 2021 nur noch an Wochenenden (siehe auch „Das Allerletzte" auf Seite 82). Unter solchen Randbedingungen kann die Stärkung des Nahverkehrs nur schwer gelingen.



Michael Sperl
Verantwortlicher Redakteur
STRASSENBAHN MAGAZIN

Welche Vorteile bringt aus ihrer Sicht ein möglicher Zusammenschluss von Alstom und Bombardier?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 75).

Die GT8SU-Wagen sind für die Rheinbahn aufgrund ausstehender HF6-Züge immer noch unverzichtbar. Die 1973/74 gebauten und 2012/13 modernisierten Achtachser haben ihr Auskommen in der Regel auf der Linie U75 (Foto am 20. Juni am Verkehrsknotenpunkt Belsenplatz im Düsseldorfer Stadtteil Oberkassel)
MICHAEL BEITELSMANN

Inhalt

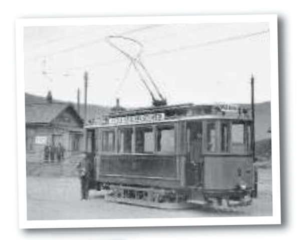








▶ Geschichte



Straßenbahn im Modell 68–71



Titelmotiv

Vom Neckar an die Saale: Nicht nur die alte Lackierung behielten die GT4 zunächst, sondern teils auch ihre Werbung. So trug der geführte Tw 868 am 27. August 1992 in Halle noch Reklame für das Stuttgarter Möbelcenter Wössner CARSTEN RICKERT

Rücktitel

Wuppertaler Meterspurabschied vor einem halben Jahrhundert: Der vergleichsweise moderne Tw 133 steht mit Blumenschmuck an der Scheibe am 31. Juli 1970 am Endpunkt Dönberger Straße zur Rückfahrt ins Zentrum bereit

GRAHAM FEAKINS




DB
HAUPTBAHNHOF
emil
www.verkehr-bs.de
8165



Braunschweiger Formensprache

Mit dem Einsatzbeginn der neuesten Niederflurgeneration Tramino II seit 6. Mai läuft in Braunschweig die Zeit der Hochflurwagen im Planbetrieb endgültig ab. Dies betrifft vor allem die letzten verbliebenen „runden" LHB-Sechsachser, die äußerlich dem DÜWAG-Typ „Mannheim" entsprechen. Vom kantigen „Stadtbahnwagen Typ Braunschweig" bleiben nur zwei Züge aus sechsachsigem Gelenktriebwagen und vierachsigem Beiwagen als Betriebsreserve im Bestand. Der eine davon, Tw 8165 und Bw 8147, macht sich am 28. Mai 2020 vor dem charakteristischen Bau des Braunschweiger Hauptbahnhofs im Einsatz auf der Linie 10 auf den Weg nach Rühme. Der zweite Hochflurzug der markanten Konstruktion, der nach Komplettierung der Niederflurflotte einsatzfähig vorgehalten werden soll, besteht aus Tw 8157 und Bw 8175. MICHAEL KOCHEMS



Zusätzliche Erweiterungsstufe für die Chemnitzbahn über Oelsnitz hinaus beschlossen

Chemnitzer Modell soll noch größer werden

Das Chemnitzer Modell soll bis 2025 im Westen weiter wachsen. Bisher ist für die Linie C11 am Bahnhof Stollberg Endstation, weiter nach Oelsnitz – St. Egidien geht es im links sichtbaren Dieseltriebwagen. Stattdessen fahren dort künftig elektrische Zweisystemzüge MICHAEL SPERL (2)

■ Entgegen vorheriger Planungen soll die Chemnitzbahn künftig noch weiter fahren, als es bisher die letzte Ausbaustufe des Chemnitzer Modells vorsieht. Einen entsprechenden Beschluss hat die Verbandsversammlung des zuständigen Zweckverbands Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) am 26. Juni gefasst.

Die von Chemnitz zunächst bis Stollberg geführte Linie C11 sollte bislang mittels einer rund 3,5 Kilometer langen Neubaustrecke das Stadtgebiet Stollberg besser als nur über den bisherigen Endpunkt am Bahnhof Stollberg erschließen sowie dank Ausbau und Elektrifizierung anschließender 6,7 Kilometer Bahnstrecke weiter von Niederwürschnitz bis nach Oelsnitz führen. Nun soll dieser Ausbau einschließlich zusätzlicher Streckenelektrifizierung die gesamte Eisenbahnstrecke über Oelsnitz hinaus bis zum Anschlussbahnhof St. Egidien an die Hauptbahn Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof (Kursbuchstrecke 510) umfassen.

Bessere Anbindung

Ziel ist dabei, das dicht bewohnte Siedlungsgebiet Niederdorf – Stollberg – Oelsnitz besser und das Gewerbegebiet Stollberger Tor überhaupt mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erschließen. Nebenbei ergibt sich eine günstige Verknüpfungsfunktion mit den Zügen der Hauptbahn. So entstehen bequemere Fahrtbeziehungen aus Richtung Westsachsen in den Bereich Stollberg.

Umfasste die ursprüngliche Variante eine zwölf Kilometer lange Erweiterung bis Oelsnitz, kommen nun noch einmal zehn Kilometer von Oelsnitz bis St. Egidien dazu. Veranschlagt sind hierfür zusätzliche Kosten von rund fünf Millionen Euro, die sich nach Aussage des Zweckverbands jedoch schnell amortisieren.

Zum Einsatz sollen dabei hochmoderne Zweisystemzüge einer neuen


Haltestelle der Linie C11 in Niederdorf (Erzgebirge), ein vergleichbarer Ausbaustandard wird auch für die Stationen entlang der anstehenden Streckenverlängerung angestrebt MICHAEL BEITELSMANN (2)


Die bisherigen Zweisystemzüge im Chemnitzer Modell können nur zwischen Dieselbetrieb und Oberleitungsbetrieb umschalten, wie hier am Hbf

Generation kommen. Mit deren Einsatz möchten die Verantwortlichen den Kohlendioxid-Ausstoß verringern, denn bislang sind auf der Linie dieselgetriebene Nahverkehrszüge unterwegs.

Einsatzgebiet für VDV TramTrain

Die benötigten neuen Zweisystemfahrzeuge stehen ab etwa 2025 zur Verfügung und können sowohl unter Straßenbahnoberleitung mit 750 Volt Gleichspannung als auch mit der bei Eisenbahnen in Deutschland gebräuchlichen 15.000 Volt Wechselspannung fahren. Es handelt sich hierbei um die Gemeinschaftsbeschaffung, die als „VDV TramTrain" bereits im Frühjahr 2019 unter Vertretern der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), der Saarbahn Netz GmbH und des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS) vereinbart wurde.

Synergieeffekte

Bei der ursprünglichen Erweiterungsvariante unter Straßenbahn-Oberleitung bis Oelsnitz wäre der weiterführende Abschnitt nach St. Egidien unelektrifiziert geblieben. Dies hätte zusätzliche, kostentreibende Dieselfahrzeuge und Umsteigezwang erfordert. Der Verband stellte klar, dass im direkten Vergleich der Dieselbetrieb circa 1,50 bis 2 Euro teurer als der elektrische Betrieb ist – pro Zugkilometer!

Der Eigenanteil des VMS an den veranschlagten fünf Millionen Euro Erweiterungskosten beträgt rund zehn Prozent. Diese etwa 500.000 Euro Investitionsausgaben amortisieren sich bei den gegenwärtigen Kostenstrukturen nach etwa drei Jahren. Nach derzeitigem Stand könnte 2025 die neue Strecke als Teil des „Chemnitzer Modells" in Betrieb gehen. Davon unabhängig laufen die Arbeiten und Planungen auch für die davorliegenden Ausbaustufen, Stufe 2 nach Aue, Stufe 3 nach Annaberg und Stufe 4 nach Limbach-Oberfrohna, weiter. MSP

Duisburg

Kein neuer Tunnel in Meiderich

■ Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat im Juni mitgeteilt, dass er den straßenbündigen Ausbau der Linie 903 vom Tunnelausgang Meiderich bis zum Landschaftspark Nord fördern wird. Mit dieser Maßnahme startet der Gesamtausbau des wichtigen Streckenabschnitts. Der geförderte Abschnitt schließt an den U-Bahntunnel in Duisburg-Meiderich an und führt über knapp 1,8 Kilometer von der Stadtbahnrampe Bahnhofstraße, nahe Meidericher Bahnhof, bis zur Neumühler Straße, südlich der Theodor-Heuss-Straße. Die früher teilweise diskutierte Verlängerung des U-Bahn-Tunnels nordwärts über Meiderich hinaus ist somit auch langfristig vom Tisch.

Im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße/Emmericher Straße entsteht die neue barrierefreie Haltestelle „Brückelstraße". Diese ersetzt die beiden Haltestellen Voßstraße und Emilstraße. Auch südlich der Bronkhorststraße entsteht eine neue Haltestelle. Im neuen Streckenverlauf erhalten bleibt die mit rund 2.200 Fahrgästen täglich stark genutzte Haltestelle Landschaftspark Nord. Diese Haltestelle erhält neben der barrierefreien Ausgestaltung auch einen verlängerten Bahnsteig. Alle Haltestellen können durch lichtsignalgesicherte Fußgängerwege erreicht werden. Die Linie 903 wird mittels

Duisburg: Die Tunnelerweiterungspläne sind endgültig vom Tisch. Auch die Haltestelle Landschaftspark Nord, hier mit Tw 1026, wird dank großzügiger VRR-Förderung verlängert und barrierefrei umgestaltet



Düsseldorf

■ Die Rheinbahn hat im Juni ihre Jahresbilanz 2019 veröffentlicht. Wie das Unternehmen darin mitteilt, stieg die Zahl der Fahrgäste von 2018 auf 2019 um zwei Prozent von 224,8 auf einen neuen Rekord von 229,3 Millionen. Der laufende Umsatz betrug 2019 insgesamt 282,8 Millionen Euro, was 11,9 Millionen oder 4,39 Prozent über dem Vorjahresniveau liegt. Zugleich stiegen die Fahrgeldeinnahmen auf 248,7 Millionen Euro. Das ergibt einen Kostendeckungsgrad von 78,7 Prozent, die Rheinbahn liegt damit auf sehr hohem Branchenniveau. MBE

Frankfurt a.M.

■ Seit Mitte Juni läuft nach Schadensbeseitigung die Tunnelbohrmaschine zum Tunnelvortrieb der geplanten U5-Verlängerung vom Europaviertel zum Hauptbahnhof wieder. Bis zum Defekt waren erst 240 Meter von rund 1.000 Metern Tunnel gebohrt. Die Reparatur des Schneidrades gestaltete sich in 22 Metern Tiefe hochkomplex, da vor Beginn der eigentlichen Reparatur ein wasserfester Arbeitsraum angelegt werden musste. Der zuvor monatelange Stillstand hat nun allerdings Folgen für die Terminplanung des Projekts. Stadt und Verkehrsbetrieb rechnen statt wie geplant 2024 nun frühestens 2025 mit der Betriebsaufnahme. MSP

Plauen

■ Aufgrund eines außergewöhnlich hohen Krankenstands von teilweise über 20 Prozent sah sich die Plauener Straßenbahn GmbH (PSB) seit dem 29. Juni gezwungen, den Straßenbahnverkehr auf den schwächer getakteten Ferienfahrplan umzustellen. Viele Fahrer hatten zuvor auf freie Tage und Urlaub verzichtet, um den Fahrplan aufrechtzuerhalten. Um die Personallage zu stabilisieren und kurzfristige Fahrtenausfälle zu vermeiden, sah sich die PSB zu diesem Schritt gezwungen, obwohl die Sommerferien in Sachsen eigentlich erst zum 20. Juli begannen. Nicht betroffen war der Busverkehr. MSP



Dortmund: Kurz vor der Haltestelle Kirchderne ist auf der U42 die Doppeltraktion aus den B100S-Tw 408 und 401 in Falschfahrt nach Hombruch unterwegs. Auf dem eigentlich stadteinwärts führenden Gleis steht die Plasser & Theurer Plassermatic 08-275/4 ZW-Y STEFAN LIMBURG

intelligenter Lichtsignalsteuerung weitestgehend Vorfahrt vor dem Individualverkehr erhalten. MBE

Dortmund
Gleisbau an der U42

■ Mitte Juni erneuerte DSW21 im Bereich der Stadtbahnstation Gleiwitzstraße rund 300 Meter Gleis. Zwischen den Haltestellen Gleiwitzstraße und Flughafenstraße optimierte zudem eine Stopfmaschine der Walter Gasthaus Gleis- und Tiefbau GmbH & Co. KG aus Duisburg die Gleislage. Währenddessen war die Strecke nur eingleisig befahrbar. Am 18. Juni war zwischen 21 Uhr und Betriebsschluss das Gleis in Richtung Grevel gesperrt. Am darauffolgenden Freitag und Samstag war das Gleis in Fahrtrichtung Stadtmitte aufgrund der Arbeiten für den Linienverkehr gesperrt. Am 19. und 20. Juni fuhren die Stadtbahnen der Linie U42 alle zehn Minuten bis Kirchderne. Während jeder zweite Zug einen 20-Minuten-Takt nach Grevel sicherstellte, endeten die anderen Fahrten am stadteinwärtigen Bahnsteig in Kirchderne, von wo aus sie auch wieder in Richtung Hombruch zurückfuhren. Die aus Grevel kommenden Züge hielten für den Einstieg in Richtung Stadtmitte – Hombruch am Bahnsteig in Richtung Grevel. In den Schwachverkehrszeiten blieb der 15-Minuten-Takt ebenfalls bis Kirchderne beibehalten, bis Grevel fuhren die Bahnen alle 30 Minuten. SLI

Köln
Letzter rot-weißer B80S hat neues Outfit

■ Ende Juni haben die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) mit dem B-Wagen 2035 das letzte Linienfahrzeug in den aktuellen KVB-Farben in Hellgrau mit roten Köpfen beklebt. Der Oldie mit Baujahr 1977 vom Typ B80S ist einer von vier verbliebenen Stadtbahnwagen der 2000er-Serie mit geteilter Frontscheibe und kommt – stets in Doppeltraktion – häufig auf der Linie 5 zum Einsatz.

Aus wirtschaftlichen Gründen haben die KVB einer Beklebung den Vorzug gegeben. Die bestehenden Korrosionsschäden wurden deshalb nur gespachtelt und abgeschliffen. Alternativ hätten die durchrosteten Stellen vor einer Lackierung aufwendig saniert werden müssen, was in Anbetracht der kurzen Restnutzungsdauer – neue HF6-Hochflurwagen hatte die KVB 2015 gemeinsam mit der Rheinbahn bei Bombardier bestellt – nicht wirtschaftlich darstellbar gewesen wäre. Wann tatsächlich die Abstellung ansteht, ist indes noch offen, denn die Lieferung von Bombardier ist aktuell stark in Verzug. Laut Vertrag sollten zunächst 2017 bis 2020 die 42 Neufahrzeuge für die Rheinbahn kommen, 20 für Köln dann 2020 bis 2021 folgen. Doch bisher sind selbst bei der Rheinbahn erst wenige der 42 bestellten Fahrzeuge eingetroffen. MBE

■ Gera: Am 29. Mai erstmalig gemeinsam im Einsatz stand der Arbeitswagen 106 mit dem Wasserwagen ABw 152. Aktuell befindet sich der T4D-Arbeitswagen 104 in Hauptuntersuchung, womit das Führungsfahrzeug für den Wasserwagen fehlt. ATw 106 ist vorerst für den Einsatz mit dem Wasserwagen umgerüstet und dient bei längeren Trockenperioden zum Bewässern der Rasengleisabschnitte RONNY DAUER



Berlin
M2-Verlängerung bis Bf. Blankenburg

■ Auf Vorlage der Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Regine Günther, hat der Senat die nächsten Planungsschritte für die Verlängerung der Straßenbahnlinie zum S-Bahnhof Blankenburg beschlossen. Auf dieser Basis wurden die BVG beauftragt, detaillierte Entwurfsplanungen zu erarbeiten. Die Straßenbahnlinie M2 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Pankow-Heinersdorf durch den Ortsteil Heinersdorf und das städtebauliche Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden hindurch zum S-Bahnhof Blankenburg verlängert werden. Die derzeit bevorzugte Strecke folgt zunächst der bestehenden Straßenbahntrasse an der Aidastraße und biegt in Richtung Kreuzung Blankenburger Straße/Romain-Rolland-Straße ab. Im weiteren Verlauf läuft die Strecke durch Heinersdorf in das neue Wohngebiet, schwenkt dann Richtung Nordwesten durch die Erholungsanlage Blankenburg und trifft etwa 150 Meter östlich des S-Bahnhofs Blankenburg auf die Bahnhofstraße, der sie dann bis zum Bahnhof folgt. Der Standort und die Ausgestaltung der Wendeanlage sind bis dato noch nicht näher festgelegt. MMÜ

Nürnberg
365-Euro-Ticket ab 2023

■ Der Nürnberger Stadtrat hat als erste Großstadt Deutschlands beschlossen, ab Januar 2023 ein 365-Euro-Jahresticket nach dem Vorbild der Stadt Wien einzuführen. Vorausgegangen war ein von der Partei „Die Linke" erfolgreich initiiertes Bürgerbegehren mit diesem Ziel, für das sie in kürzester Zeit über 20.000 Unterschriften sammeln konnte. Mit der Entscheidung kam der Stadtrat einem kostspieligen Bürgerentscheid zuvor, dessen positiver Ausgang absehbar war. Zusätzlich und bereits ab 2021 wird ein Sozialticket für Bedürftige zu monatlich 15 Euro



Nürnberg: Ein Jahresabo kostet nach aktuellem Stadtratsbeschluss ab 2023 nur noch 365 Euro. Was das für die Fahrgastzahlen der Tram bedeutet, ist noch ungewiss. GT6N 1006 am 21. Juni 2020 vor dem Trafowerk unweit der Endschleife Worzeldorfer Straße WINFRIED WOLFF



Köln: Der Tw 2035 hat als letzter KVB-Wagen sein originales rot/weißes Erscheinungsbild verloren und eine Beklebung in den aktuellen Farben erhalten. Hier im Bild noch der alte Zustand MICHAEL BEITELSMANN

eingeführt. Gleichzeitig verzichtet die VAG Nürnberg auf Fahrpreiserhöhungen bis Ende 2022.

Die Kommunalpolitik ist nun gefordert, finanzielle Unterstützung von Bund und Land einzuholen, um die erwarteten Mindereinnahmen in Höhe von jährlich etwa 30 Millionen Euro auszugleichen. Darüber hinaus ist im Gespräch, neue Einnahmen durch Gebühren für bislang kostenlose Parkplätze zu erzielen.

Innerhalb des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) sollen die Nachbarstädte Fürth, Schwabach und Erlangen sowie die angrenzenden Landkreise in das neue Preiskonzept einbezogen werden; die Stadt Nürnberg erhielt dazu bereits positive Signale aus dem Umland.

Spannend ist nicht nur aus Sicht der Verantwortlichen, ob die massiven Ticketpreis-Reduzierungen nur den Corona-bedingten deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen ausgleichen oder ob sogar zusätzliche Fahrgäste mitfahren und eine Kapazitätsausweitung erforderlich machen. Unabhängig davon erneuert und erweitert die VAG in den kommenden Jahren ihre Flotte mit Avenio-Straßenbahnen, U-Bahn-Zügen und Elektrobussen. WWO

Ludwigshafen

Abriss der Hochstraße hat begonnen

■ Mitte Juni haben in Ludwigshafen die Abrissarbeiten für das erste Teilstück der wegen Einsturzgefahr gesperrten Pilzhochstraße begonnen. Im Juli sollen bereits wieder Fußgänger unter den Bahngleisen hindurch zum Berliner Platz gelangen können. Nach Angaben der Stadt sollen bis Oktober insgesamt 580 Meter der Brückenkonstruktion abgebrochen werden. Die Abrissfirma hat in den vergangenen Monaten Stützpfeiler unter die Brücke geschoben, sodass während des Abrisses keine Teile unkontrolliert herunterfallen können. Die Stützkonstruktionen wurden justiert und an



■ **München: Am 28. Juni stand das KSW-Gespann erstmals seit über fünf Jahren wieder im MVG-Museum ausgestellt, in das der Zug drei Tage zuvor rangiert wird. In Kürze soll der neulackierte KSW 721, in München als Typ J bezeichnet, wieder einsatzbereit sein und dies erstmals seit 2001 auch mit passendem Bw 1509. Seinen letzten Fahrgasteinsatz hatte der Kriegsstraßenbahnwagen 721 anlässlich der Trameröffnung zum Pasinger Bahnhof im Dezember 2013. Seitdem unterzog die MVG den Wagen einer ausführlichen Hauptuntersuchung, das Dampflokwerk Meiningen erneuerte das Fahrgestell** FREDERIK BUCHLEITNER

ihre neue Position gebracht. Dann beginnt der nächste Abrissabschnitt. Nach den Aufräumarbeiten, die nach Angaben des Tiefbauamts etwa zwei Wochen dauern werden, sollen dann Fußgänger, Autos und Busse wieder von Ludwigshafen-Süd zum zentralen Berliner Platz gelangen können. Der Straßenbahnverkehr am Berliner Platz soll mit den Linien 4, 6, 7, 8 und 10 voraussichtlich im September wieder aufgenommen werden. Dann enden auch die Umleitungen der Linien 4, 6 und 7, und die Linien 8 und 10 können ihren Betrieb wieder aufnehmen. Durch die kurzfristige Sperrung der Hochstraße musste der gesamte Straßenbahnverkehr rund um den Berliner Platz, der die Brücke unterquert, sowie auf der ebenfalls betroffenen Betriebsstrecke zwischen Wittelsbachplatz und der Kaiser-Wilhelm-Straße seit November 2019 komplett ruhen. MBE



Ludwigshafen: Voraussichtlich ab September ist dieses Bild wieder möglich und die Tram kehrt nach der Ende 2019 kurzfristig verfügten Sperrung auf den Berliner Platz zurück MICHAEL BEITELSMANN

■ **Zwickau: Die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ) führen im Rahmen der Modernisierung und damit Neulackierung ihrer GT6M-Flotte in Wittenberge auch für die Tatra KT4D ein neues Farbschema ein. Seit April 2020 präsentiert sich als erster der KT4D 945[II] im neuen Gewand, hierbei sind wie bei den GT6M nur noch die Türen rot, ansonsten trägt das Fahrzeug eine weiße Grundfarbe** RONNY DAUER



Industrie

HeiterBlick GmbH

Letzter TW3000 an ÜSTRA geliefert

■ Am 30. Juni lieferte der Straßenbahnhersteller HeiterBlick GmbH nun den letzten von insgesamt 153 TW 3000 in die niedersächsische Landeshauptstadt. Bereits 2011 startete der insgesamt rund 500 Millionen Euro umfassende Auftrag für die ÜSTRA Hannover.

Doch auch nach dem Lieferabschluss gehen den Leipzigern die Aufträge so schnell nicht aus. So ist derzeit eine Serie von 24 Vamos für Bielefeld bei HeiterBlick in Bau. Weitere Großaufträge aus Dortmund sowie für die Würzburger Straßenbahn sind bereits vertraglich vereinbart. Damit möchte der Hersteller seinen derzeit bei rund 40 Millionen Euro liegenden Jahresumsatz bis 2024 verdoppeln. Die HeiterBlick GmbH, ursprünglich als Ausgründung der Leipziger Verkehrsbetriebe entstanden, beschäftigt bis heute etwa zur Hälfte frühere Mitarbeiter des städtischen Verkehrsbetriebs. Zusätzlich zu den rund 100 Festangestellten sind aktuell etwa 20 Leiharbeiter tätig. Angesichts der anstehenden Aufträge ist eine Aufstockung des Personalstands geplant. MSP

Škoda Transtech

Erster ForCity erreicht Tampere

■ Škoda Transtech hat bereits Ende Mai in Tampere die erste von 19 Straßenbahnen des Typs ForCity Smart Artic übergeben. Sie wird zunächst für Testfahrten auf dem Netz der Straßenbahn in der südfinnischen Industriestadt genutzt, da nicht sämtliche Tests am Produktionsstandort Otanmäki durchgeführt werden können. Der Einsatz im Linienbetrieb startet voraussichtlich ab dem 9. August 2021, dem Tag der geplanten Eröffnung des Straßenbahnbetriebs. Dann soll auf zwei Linien von insgesamt 15 Kilometern Länge im 7,5-Minuten-Takt gefahren werden.

Die ForCity Smart Artic für Tampere fahren auf 1.435-Millimeter-Normalspur, sind vollständig niederflurig und



Škoda Transtech: Der erste von bislang 19 fest bestellten ForCity Smart Artic ist in Tampere angekommen, es besteht eine Option auf bis zu 46 weitere Wagen für die finnische Industriestadt ŠKODA TRANSTECH



CAF: Mit Tw 6112 erreichte am Abend des 22. Juni der erste neue CAF Urbos 100 den Betriebshof von De Lijn in Oostende. Die Fahrzeugserie soll auf der Kusttram die Altwagen komplett ersetzen MAXIME VETE

besitzen vier Drehgestelle bei einer Gesamtwagenlänge von 37,3 Metern. Die maximale Kapazität der 2,65 Meter breiten Wagen gibt Škoda mit bis zu 360 Personen an. Die Fahrzeuge besitzen Allachsantrieb und sollen so auch unter den gegebenen schwierigen klimatischen Bedingungen einen sicheren Betrieb gewährleisten.

Škoda Transtech liefert die Fahrzeuge nicht nur, sondern wird sie auch in den nächsten zehn Jahren warten. Außerdem beinhaltet der Vertrag eine Option über 46 weitere Wagen. In Tampere soll 2021 mit dem Bau des dritten Abschnitts der Straßenbahn begonnen werden. Die Stadt Tampere hatte 2016 beschlossen, ein komplett neues Straßenbahnsystem anzulegen. Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 2017. RIH



HeiterBlick: Mit jetzt 153 Zügen ist die in Leipzig produzierte TW3000-Flotte der ÜSTRA seit Juni komplett ausgeliefert, doch weitere Aufträge für Bielefeld, Dortmund und Würzburg stehen an FREDERIK BUCHLEITNER

CAF

Erster Urbos 100 für die Kusttram

■ In der Nacht vom 22. auf den 23. Juni traf mit dem Wagen 6112 das erste Fahrzeug vom Typ Urbos 100 des spanischen Herstellers CAF aus einer Bestellung von insgesamt 146 Bahnen in den Werkstätten des flämischen Verkehrsbetriebes De Lijn in Oostende ein. Das Fahrzeug ist Teil einer der sieben Bestelloptionen für De Lijn. Die ersten 48 Bahnen sind für die Küstentram (Kusttram) zwischen De Panne und Knokke bestimmt. Sie besitzen eine Breite von 2,40 Metern und sind 31,4 Meter lang. Die fünfteiligen Fahrzeuge sind bis zu 70 Kilometer pro Stunde schnell, vollständig niederflurig und fassen bis zu 187 Personen. Die Urbos 100 werden die insgesamt 46 BN-Gelenkwagen von 1982/1983 ersetzen, die derzeit den Betrieb auf der Küstenstraßenbahn sicherstellen. Diese erhielten Anfang der 2000er-Jahre noch Niederflurmittelteile. De Lijn rechnet damit, dass die ersten neuen CAF-Straßenbahnen Ende 2020 in den Fahrgasteinsatz gelangen werden.

Für das ebenfalls von De Lijn betriebene Antwerpener Netz werden anschließend 23 Bahnen in Einrichtungsausführung geliefert, daneben erhält Flanderns größte Stadt aber auch ein Dutzend Zweirichtungswagen. MBE

Ausland

Österreich: Wien

Straßenbahn-Bausommer

■ In Wien finden fast jeden Sommer umfangreiche Sanierungsarbeiten bei U-Bahn und Straßenbahn-Linien statt. Nachdem 2019 die U4-Modernisierung den Bauschwerpunkt bildete, betreffen die Bauarbeiten 2020 überwiegend die Tram. Die Arbeiten im Sommer 2020 kosten rund 39 Millionen Euro, unter anderem mit dem Ziel, die Linie O vom Praterstern ins Nordbahnviertel zu verlängern. Der Umbau am Praterstern ist bereits seit dem Frühjahr erfolgt. Die ursprünglichen drei Richtungsgleise von Süd nach Nord wurden durch ein Nord-Süd-Gleis für die verlängerte Linie O ersetzt sowie zwei Süd-Ost Gleise für die Linie 5 und die durchgehende Linie O.

An der Kreuzung Nordbahnstraße/Am Tabor werden dafür die Gleise und Kreuzungen für die neue Strecke der Linie O vorbereitet, die ab Herbst via Am Tabor und die Bruno-Marek-Allee entlang bis zum neuen Bildungscampus Christine Nöstlinger in der Taborstraße führen soll. Durch die Bauarbeiten wird die Linie 5 zwischen 21. Juli und 16. August über die ehemalige Linie 21 zwischen Taborstraße und Praterstern umgeleitet. Rund 1,5 Kilometer Gleiserneuerung stehen entlang der Linie 49 während der Sommerferien zwischen Zehetnergasse und Hochsatzengasse auf der Hütteldorfer Straße an. Dabei wird die Linie 49 vom Ring bis Breitensee kurzgeführt. Ab der Endstation Baumgarten der Linie 52 wird diese bis Hütteldorf Bujattigasse verlängert und der Takt verdichtet.

Von 7. Juli bis 6. September finden im Kreuzungsbereich Lerchenfelder Straße, Kaiserstraße und Blindengasse Gleiserneuerungen statt. Es wird der komplette Gleisunterbau erneuert sowie ein hochschallgedämpfter Gleiskörper eingebaut. Zudem werden die Straßenbahnhaltestellen im Bereich der U6-Station Thaliastraße und in der Blindengasse erneuert. Zwischen 17. und 26. Juli wird die Linie 5 vom Praterstern bis zur U6-Station Josefstädter Straße kurzgeführt. Es gibt keinen Betrieb zwischen Westbahnhof und Blindengasse. Die Linie 33 wird in dieser Zeit von Friedrich-Engels-Platz über die Althanstraße bis zur Augasse kurzgeführt, die Linie 46 eingestellt und die Linie 2 verstärkt. Vom 7. Juli bis 13. September finden in der Alser Straße



Wien: Neun Wochen wird die Linie 52 bis Wien Hütteldorf als Ersatz der Linie 49 von der Station Baumgarten verlängert. Hier ist der kurze Ulf A1 94 in der Linzer Straße am Weg zum Wiener Westbahnhof PAUL G. LIEBHART

Baumaßnahmen mit 500 Meter Neulage statt, die Linie 43 und 44 verkehren trotz Baustelle im Ferienfahrplan.

Sowohl im Straßenbahn- als auch im S-Bahn-Netz sind derzeit in den kommenden Jahren weitere umfangreiche Baumaßnahmen und Sanierungen geplant. PGL

Kanada: Toronto

Erweiterung der U-Bahn geplant

■ Die kanadische Transportbehörde Metrolinx hat gemeinsam mit dem Infrastrukturbetreiber von Ontario die Ausschreibung zu der Erstellung der neuen 15,5 Kilometer langen Ontario-Line gestartet. Das Projekt soll in drei unterschiedlichen Verträgen als Private–Public-Partnership ausgeführt werden und umfasst neben Bau und Ausstattung der Strecke auch die Lieferung des rollenden Materials sowie den Betrieb und die Instandhaltung für 30 Jahre. Die neue Strecke, welche von Exhibition/Ontario Place zum Ontario Science Center führt, erhält 15 Haltestellen und verläuft etwa je zur Hälfte ober- beziehungsweise unterirdisch. Es sind auch Übergangshaltestellen zum Netz der örtlichen Verkehrsbetriebe TTC (Toronto Transit Commision) geplant, welche einen bequemen Übergang zu den bestehenden Metro- und Straßenbahnlinien bieten. JEP

Frankreich: Lyon

Neue Citadis-Serie

■ Mehr Sicherheit und bessere Sicht verspricht das neue Frontdesign der Citadis 403 für Lyon. Seit 2000 hat Alstom in die Stadt an Rhône und Saône über 100 Citadis-Züge geliefert. Die sieben neuen, siebenteiligen, 43 Meter langen Züge vom Typ Citadis 403 haben ein „aktualisiertes Seidenraupendesign": Die modifizierte Form entspricht den Forderungen nach mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, die neue Neigung der Frontscheibe verspricht zudem ein breiteres Sichtfeld für den Fahrzeugführer. Von „Seidenraupendesign" spricht man in Lyon, da die Stadt bis heute Sitz zahlreicher Seidenwebereien ist.

Derzeit verfügt der Betreiber SYTRAL über 27 Straßenbahnen Citadis 402 mit 43 Metern Länge und 73 Citadis 302 mit 32 Metern Länge. Die ersten Züge wurden im Jahr 2000 geliefert, der Betrieb auf T1 zwischen Perrache und IUT Feysinne am 21. Dezember 2000 aufgenommen. Die insgesamt 15 Züge der neuesten Generation, die bis zu 300 Passagiere befördern können, sollen die Kapazitäten auf den Linien T3 (Gare Part-Dieu Villette – Meyzieu Les Panettes) und T4 (La Doua Gaston Berger – Hôpital Feyzin Vénissieux) verstärken.

Mit täglich 365.000 Fahrgästen, einem Liniennetz von 70 Kilometern und über 100 Niederflur-Fahrzeugen ist die Straßenbahn im Großraum Lyon ein gewichtiger Akteur im Verbund mit vier Métro-Linien, neun Trolleybus-Linien und zwei Standseilbahnen auf den Fourvière-Hügel. VLC

Italien: Rom

213 Millionen für neue Tram in Rom

■ Mit über 213 Millionen Euro soll die Realisierung der Straßenbahn Termini – Giardinetti – Tor Vergata in Rom in Angriff genommen werden. Bei der Summe handelt es sich um Mittel aus einem Fonds für den Massentransport, der die Umwandlung der Eisenbahnlinie Roma – Pantano in eine Straßenbahnlinie und die Übertragung des Eigentums von der Region Latium auf die Stadt Rom möglich macht. Vorgesehen ist die Umstellung der Strecke auf Normalspur, was einen direkten Anschluss an das in Rom ebenfalls normalspurige Straßenbahnnetz ermöglicht. MMÜ

China: Changsha

Eröffnung zweier Metro-Linien

■ Die mehr als sieben Millionen Einwohner zählende Stadt Changsha in der chinesischen Provinz Hunan hat am 28. Juni gleich zwei Metrolinien mit einer Gesamtlänge von rund 59 Kilometern eröffnet. Die 36,4 Kilometer lange Metrolinie 3 verbindet Shantang mit Guangsheng und verfügt über 25 Haltestellen. Von der ebenfalls neuen Metrolinie 5, welche von Shuiduhe nach Maozhutang führt, wurde dabei zunächst der erste, 22,5 Kilometer lange Bauabschnitt mit 18 Haltestellen in Betrieb genommen. Nach dem derzeitigen Planungsstand soll die Linie im Endausbau eine Länge von 35 Kilometer aufweisen. Damit besitzt die bezirksfreie Stadt derzeit ein aus fünf Linien bestehendes Metronetz mit einer Systemlänge von 142,5 Kilometern. Neben der Erweiterung der Metrolinie 5 laufen derzeit auch die Arbeiten an der 48 Kilometer langen Linie 6. JEP

Tschechien: Liberec

Neuer Vertrag für Überlandbahn

■ Die Überlandstraßenbahn Liberec – Jablonec nad Nisou fährt vorerst weiter, die Vertreter der Kommunen genehmigten im letzten Moment den notwendigen neuen Betriebsvertrag. Die Gefahr der Betriebseinstellung der reiz-

Oslo: Ein Metrozug an der Station Holmenkollen. Künftig soll die Zugsicherung des U-Bahn-Netzes über Mobilfunk abgewickelt werden, wovon sich Sporveien Millioneneinsparungen erhofft RICHARD HOLTZ



Lyon: Das klassische „Seidenraupendesign" tragen die Citadis 402, auch die neue Serie Citadis 403 lehnt sich daran an, ist aber sicherer dank eines breiteren Sichtfelds für das Fahrpersonal VICTOR LECAENNAIS





Liberec: Die Linie 11 am Endpunkt Jablonec, dank eines neuen Vertrags über Betriebskostenzuschüsse fährt die Tram vorerst weiter MICHAEL SPERL

voll trassierten Straßenbahn zwischen Liberec und seiner Nachbargemeinde Jablonec ist damit gebannt. Die Jablonecer Vertreter haben Ende Juni den Vertrag zur Sicherstellung des Betriebs genehmigt, gemäß dem die Stadt die Verbindung direkt beim Verkehrsbetrieb der Städte Liberec und Jablonec nad Nisou (DPMLJ) bestellen wird.

Bisher hat Jablonec den Verkehr nicht direkt beim DPMLJ bestellt, sondern zahlte der Stadt Liberec einen Betriebskostenzuschuss, welche diesen dann dem Verkehrsbetrieb überwies. Der DPMLJ hatte schon früher angemerkt, dass, wenn es nicht zu einer Einigung bis Ende Juni kommen würde, die Betriebseinstellung der Straßenbahn drohe. Gemäß Informationen der Gemeindevertreter wird Jablonec insgesamt 17 Prozent der Kosten tragen, ein Drittel bezahlt die Region, Liberec die Hälfte. Über den Vertrag mit dem Verkehrsbetrieb verhandelten die Vertreter in Jablonec schon im Mai, aber damals stimmten sie ihm nicht zu. Der Trambetrieb kostet jährlich 200 Millionen Kronen, davon decken Fahrgeldeinnahmen nur etwa 15 Prozent.

„Wir sehen den neuen Vertrag als großen Schritt nach vorn. Die Auseinandersetzungen, die wir in den letzten Jahren bestehen mussten, sollten wegfallen", sagte im Mai der Vorsitzende des DPMLJ, Michal Zděnek.

Die Opposition hat indes Höhe und Verbindlichkeit des Anteils der Region Liberec widersprochen. In einem Brief sicherte der Landeshauptmann Martin Půta zu, dass er mit einem jährlichen Deckungsbeitrag in Höhe von 25 Millionen Kronen rechnet, eine vertragliche Verbindlichkeit hat die Region aber zurückgewiesen.

Der Vertrag ist auch Bedingung für den Antrag auf Europäische Förderung für die weitere Modernisierung und Umspurung der Strecke in Jablonec nad Nisou. Dabei ist schon sicher, dass sich der Anteil des DPMLJ gegenüber früheren Planungen verteuert. Hintergrund ist, das Jablonec die innerstädtische Verlängerung der Strecke ablehnt, was allerdings zu einer niedrigeren Förderquote seitens der EU führt. MSP

Thailand: Bangkok

Erweiterung für Schnellbahn-Netz

■ Die thailändische Hauptstadt Bangkok nahm am 5. Juni die 4,3 Kilometer messende Verlängerung der Sukhumvit-Line in Betrieb. Vier neue Haltestellen ergänzen die jetzt insgesamt 39 Kilometer lange Strecke der sogenannten Green Line. Der neue Abschnitt schließt nördlich an der bisherigen Endhaltestelle Kasetsart University an und endet jetzt an der Haltestelle Wat Phrasri Mahathat. Die Sukhumvit Linie ist Teil des 47,8 Kilometer langen BTS Skytrain-Systems, welches zwei Linien umfasst und dessen Trasse vollständig aufgeständert durch das Stadtgebiet verläuft. Zusätzlich gibt es in Bangkok noch ein konventionelles Metro System und eine Art S-Bahn zum Airport. Auch in den nächsten Jahren wird das Schnellbahnsystem weiterwachsen, derzeit sind mehrere Verlängerungen und neue Linien im Bau, unter anderem auch eine weitere Verlängerung der Sukhumvit Linie nach Khu Khot. JEP

Norwegen: Oslo

U-Bahn-Steuerung künftig via Mobilfunk

■ Als weltweit erste Stadt will Oslo seine U-Bahn künftig über das Mobilfunknetz steuern. Der Betreiber der U-Bahn, Sporveien, holt derzeit Angebote ein. Wenn alles nach Plan verläuft, können die Verträge für das neue Signalsystem im Herbst 2021 unterzeichnet werden. Die Implementierung kann dann zwischen 2023 und 2027 erfolgen.

Derzeit sind bei der U-Bahn drei unterschiedliche Signalsysteme in Verwendung, von denen das älteste aus den 1960er-Jahren stammt. Diese Systeme lassen nur einen Betrieb im Blockabstand zu. Zudem können die Züge nur mit vier Geschwindigkeiten, nämlich 15, 30, 50 oder 70 Kilometer pro Stunde fahren. Ferner ist die Kapazität auf maximal 32 Züge pro Stunde begrenzt. Mit dem neuen Signalsystem steigt sie auf bis zu 36 Züge stündlich. Abhängig von der technischen Entwicklung sind weitere Taktverdichtungen für die Zukunft möglich.

Das neue System basiert auf der bereits bei anderen Bahnen im Einsatz befindlichen CBTC-Technologie. Dabei erfolgt die Datenübertragung zwischen Bahnen, Signalen und Leitzentrale über ein eigens errichtetes Wi-Fi-Netz. Oslo hat sich für die Steuerung über das bestehende Mobilfunknetz entschieden, da sich der Betreiber von dieser Lösung eine höhere Betriebssicherheit und geringere Kosten verspricht. So wird über die erwartete Lebensdauer des neuen Signalsystems von 25 Jahren mit möglichen Kosteneinsparungen von 9,2 bis 18,4 Millionen norwegischen Kronen gerechnet. Diese kommen zustande, weil kein neues Funknetz aufgebaut werden muss und sich der Betreiber des Mobilfunknetzes um Instandhaltung und Ausbau kümmert. Überdies werden die Betriebskosten des Netzes auf mehrere Nutzer verteilt.

Die Kosten für das neue Signalsystem sind auf umgerechnet 500 Millionen Euro kalkuliert. Davon sollen 380 Millionen Euro aus den Mauteinnahmen des Straßenverkehrs finanziert

Bangkok: Die zwei Linien des Skytrain-Systems verlaufen auf Viaduktstrecken, die jüngste Erweiterung ging im Juni in Betrieb JENS PERBANDT



Zukunftslinien an der Ruhr



Essen: Die CITYBAHN kommt ■ Die Straßenbahn soll 2025 ins Essener Zentrum zurückkehren. Ausbau und Modernisierung der Straßen- und Stadtbahn rücken in der nach eigenem Verständnis „grünen Hauptstadt Europas" in den Fokus. Rund fünf Kilometer Neubaustrecke und neue Bahnen machen den Nahverkehr künftig attraktiv

In der Ruhrmetropole Essen betreibt das Unternehmen Ruhrbahn GmbH den kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und damit auch das meterspurige Straßenbahn- sowie das regelspurige Stadtbahnnetz. In den vergangenen Wochen und Monaten fielen einige teilweise bereits seit Längerem ausstehende, weitreichende Entscheidungen, um das bestehende Netz zu modernisieren, zu erweitern und anschließend zum integralen Bestandteil der städtischen Ziele zur Stärkung des Nahverkehrs und damit für die angestrebte Verkehrswende zu machen. Die Stadt Essen strebt als langfristiges Ziel einen ÖPNV-Anteil am Modal-Split von 25 Prozent bis 2035 an. Dafür wird ab 2025 ein weiterer Ausbau des ÖPNV-Systems als notwendig erachtet. Dieser wird derzeit entsprechend vorbereitet.

Oberirdisch zum Hauptbahnhof

Bereits seit mehreren Jahren hat die Stadt Essen über den Bau einer neuen rein oberirdischen Straßenbahnstrecke durch die Innenstadt unter anderem auch zur Anbindung des Hauptbahnhofs laut nachgedacht. Mit der finalen Inbetriebnahme der Tunnelstrecken im Stadtzentrum war die Essener City seit 1991 an der Oberfläche straßenbahnfrei. Auch aufgrund der Kostensteigerungen bei der Unterhaltung der Tunnelbauwerke und der fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten hatte in den letzten Jahren ein Umdenken fort von einem rein unterirdischen Stadtbahnsystem im Innenstadtbereich und zurück zum Bau oberirdischer Strecken eingesetzt.

Am 28. Mai 2020 beschloss der Bau- und Planungsausschuss der Stadt Essen, die konkreten Planungen zum Bau des ersten Abschnitts der sogenannten CITYBAHN zu starten – der ersten durchgehend oberirdischen Straßenbahnverbindung durch die Innenstadt nach Inbetriebnahme der Tunnelstrecken. Ein Paradigmenwechsel, der mit der geplanten ersten neuen oberirdischen Straßenbahnstrecke nicht weniger als die längst überfällige Abkehr vom Tunnelkonzept aus den 1960er- und 1970er-Jahren bedeutet. Damit ist ein wichtiger Meilenstein erreicht, und es stehen nun die Signale zum Bau der lange überfälligen Netzerweiterung auf Grün.

Bypass fürs Gleisnetz

Voraussichtlich ab 2025 sollen Straßenbahnen auf einer im Endausbau rund fünf Kilometer langen oberirdischen Trasse zwischen den Haltestellen Bergmühle und Betriebshof Stadtmitte quer durch die Stadt rollen und dabei auch unter anderem den Hauptbahnhof anbinden. Mit acht neuen und zwei angepassten Haltestellen wird die Trasse dann das im Bau befindliche neue Wohnquartier „ESSEN 51." auf dem früheren Krupp-Areal mit der Innenstadt verknüpfen und darüber hinaus eine Verbindung von West nach Ost bis in den Stadtteil Steele schaffen. Bisher mussten Fahrgäste in dieser Relation üblicherweise mindestens einmal umsteigen. Aus Sicht des Betreibers Ruhrbahn ist die neue Verbindung außerdem eine dringend notwendige Bypass-Lösung für das Schienennetz, weil nur mit ihrer Hilfe die für die Zukunft erwarteten Fahrgastzahlen bewältigt und die Kapazitä-

„Aus dem Tunnel zurück ans Licht" – fast symbolträchtig passt die Aufnahme des M8C 1160 beim Verlassen der Tunnelstrecke in Richtung Bredeney zum Baubeschluss der Citybahn



Schematische Übersicht der geplanten Neubaustrecke; in Grün sind bereits bestehende Abschnitte gekennzeichnet
GRAFIK: M. KOCHEMS



Noch sind die M8C, hier Tw 1164 am Rüttenscheider Stern, wegen der Hochbahnsteige im Tunnel südlich des Hauptbahnhofs unentbehrlich. Für die Meterspurlinien gehen hier aber bald Tiefbahnsteig-Abschnitte in Betrieb, sodass der Einsatz von Niederflurwagen möglich sein wird



Am 31. Mai 1991 treffen sich auf dem Viehofer Platz GT6 1721 auf Linie 105 und Duobus 3711. Wenige Monate später, am 9. September, verschwand die Tram hier im Tunnel WOLFGANG MEIER

Das neue Wohnquartier ESSEN 51.

Schon seit dem ersten Spatenstich im Frühjahr 2018 wächst im Norden des Krupp-Gürtels ein umfangreiches neues Quartier mit dem Namen ESSEN 51. Diese Bezeichnung leitet sich von der Größe des Bereichs ab, denn jener erreicht mit gut 52 Hektar beinahe Stadtteilgröße und soll daher symbolisch den bestehenden 50 Essener Stadtteilen hinzugefügt werden. ESSEN 51. entsteht auf einer Fläche der ehemaligen Krupp'schen Gussstahlfabrik. Mittelpunkt ist der Förderturm „Amalie" von 1936 in der Bauform als zweigeschossiges deutsches Strebengerüst in Vollwandbauweise, der noch heute der Grubenwasserhaltung dient. Dieser ist umgeben von einem Grünzug mit offenem Wasserlauf, der mit den grünen Stadträumen und Wasserlandschaften in der Umgebung verbunden ist und die zentrale Achse des neuen Quartiers bildet. Im zukünftigen Stadtteil sollen nicht nur mehr als 1.500 Wohnungen, sondern auch 12.000 Quadratmeter Büro- und Gewerbeflächen entstehen.

Mit der neuen Straßenbahnanbindung sollen seine Bewohner und Besucher in Zukunft beispielsweise den Hauptbahnhof in schnellen 8,5 Minuten Fahrzeit erreichen können.

Kurzinfo Ruhrbahn:

Straßenbahnlinien	11
Stadtbahnlinien	3
Liniennetz Straßenbahn	119,2 km
Liniennetz Stadtbahn	34,5 km
Spurweite Straßenbahn	1.000 mm
Spurweite Stadtbahn	1.435 mm
Straßenbahnwagen	135
Stadtbahnwagen	51
Bediengebiet: Städte Essen und Mülheim an der Ruhr	

ten der Tunnelanlagen für den U-Stadtbahnverkehr ausgeschöpft werden können. Das bestehende Tunnelnetz ist aktuell bereits komplett ausgelastet und kann deshalb die gewünschten Taktverdichtungen zum Ausbau des Angebots nicht mehr aufnehmen. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke soll daher mindestens eine Linie aus dem unterirdischen Netz herausgenommen werden und so für freie Trassenkapazitäten dort sorgen.

Die Bahnhofstangente

Der erste Bauabschnitt des Neubauvorhabens, die sogenannte „Bahnhofstangente", ist rund 2,5 Kilometer lang, beginnt am Betriebshof Stadtmitte an der Goldschmidtstraße und führt über die Hollestraße, den Hauptbahnhof und die Hachestraße bis zur Kreuzung an der Hans-Böckler-Straße. Dabei werden die drei Haltestellen Betriebshof Stadtmitte, Hauptbahnhof (oberirdisch) und Hindenburgstraße barrierefrei neu errichtet. Die bestehende Haltestelle Hollestraße wird umgebaut. Aktuell existiert als Betriebsstrecke bereits das Teilstück vom Betriebshof durch die Goldschmidt- und Herkulesstraße bis zur Hollestraße. Künftig wird es an der Station Hollestraße dann eine Streckenkreuzung geben, wenn die Neubaustrecke geradeaus durch die Hollestraße in Richtung Hauptbahnhof weitergeführt wird, wo jetzt ausnahmslos Busse in dichtem Takt den ÖPNV repräsentieren. Dann soll die Ost-West-Achse durch die Holle- und Hachestraße zu einer autofreien „Umweltachse" werden, die nur Bussen, Bahnen und Radfahrern offen steht.

Die neue Haltestelle Hauptbahnhof soll unmittelbar vor dem Bahnhof auf dem dann bis auf den Anliegerverkehr autofreien Vorplatz entstehen. Damit wird es künftig eine oberirdische und eine unterirdische Haltestelle für den kommunalen Schienenverkehr geben. Bis Dezember 2022 sollen die Planfeststellungen und Gremienbeschlüsse herbeigeführt werden, sodass 2023 mit dem Bau begonnen werden kann. Zum Fahrplan-

Am 2. Juni 2020 passiert der NF1 Nr. 1520 die Kreuzung Altendorfer Straße/Berthold-Beitz-Boulevard. Die Neubaustrecke wird nach rechts über die Kreuzung führen



Aktuelle Situation an der Haltestelle Hollestraße. Künftig wird es auch geradeaus (wo hier der Bus steht) auf Straßenbahngleisen in Richtung Hauptbahnhof gehen

wechsel im Mai 2025 soll die Strecke nach derzeitigem Stand in Betrieb gehen.

Zwei weitere Etappen

Im zweiten Bauabschnitt werden Gleise zwischen der Hans-Böckler-Straße (Anschluss zum ersten Bauabschnitt) und der Kreuzung Frohnhauser Straße / Berthold-Beitz-Boulevard verlegt, wo die Neubaustrecke dann auf die bereits bestehende, einige hundert Meter lange Nord-Süd-Verbindung durch den Berthold-Beitz-Boulevard treffen wird, auf der aktuell nur die Linie 109 (Frohnhausen Breilsort – Essen-Steele S) verkehrt. In dem neu zu errichtenden Teilstück entstehen mit den Stationen Schwanenkampbrücke und Westendhof zwei neue Haltestellen. Auch hier sollen 2023 die Bauarbeiten für die Straßenbahn beginnen. Die neue Strecke wird auf eigener Trasse inmitten einer vierspurigen Hauptstraße angelegt. Im Kreuzungsbereich Berthold-Beitz-Boulevard und Hans-Böckler-Straße wird für die Straßenbahn eine Unterführung geschaffen.

Der dritte Abschnitt schließlich verläuft vom Berthold-Beitz-Boulevard Ecke Altendorfer Straße – aktuell enden hier die Gleise mit dem Abzweig der Linie 109 in die Altendorfer Straße – zunächst über den weiterführenden Berthold-Beitz-Boulevard und durch das neue Stadtgebiet „ESSEN 51." in nordwestlicher Richtung weiter. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Netz und damit der westliche Endpunkt des Neubauprojekts ist an der Haltestelle Bergmühle vorgesehen. Neu gebaut werden in diesem Teilstück die Haltestellen Krupp-Park, Zeche Amalie und Zollstraße. Die existierende Haltestelle Bergmühle in der Haus-Berge-Straße – zurzeit von den Linien 101 und 106 jeweils in einer Richtung bedient – wird entsprechend umgebaut. Für den dritten Bauabschnitt soll der Beschluss zur Planung im Januar 2021 getroffen werden, sodass ebenfalls ab 2023 gebaut werden könnte. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind hier zahlreiche Details zum vorgesehenen Ausbau noch nicht abschließend geklärt.

Die vorgesehenen Gesamtkosten für das Projekt CITYBAHN werden aktuell auf gut 89 Millionen Euro beziffert. Bund und Land wol-



GRAFIK: RUHRBAHN

Von der „Kooperation östliches Ruhrgebiet" zur „Kooperation Metropole Ruhr"

Zur Stärkung des ÖPNV in der „Metropole Ruhr" haben elf Oberbürgermeister und vier Landräte des Ruhrgebiets gemeinsam mit den Nahverkehrsunternehmen und dem Regionalverband Ruhr einen 11-Punkte-Plan erarbeitet. Dieser wurde am 28. Mai 2020 unterschrieben. Unter der Überschrift „1 Metropole – 11 Punkte – 12 Unternehmen" machen sich die Beteiligten gemeinsam für einen günstigen und einfachen Tarif stark und begrüßen die Bewerbung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) als Modellregion des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Das genannte einfache Tarifmodell wird nur noch zwei Tarifstufen enthalten, die durch einen entfernungsabhängigen Tarif ergänzt werden. Alle Angebote sollen in einer App gebündelt werden. Das bestehende Angebot an Bus- und Bahnlinien soll durch weitere Metrobus-Linien ergänzt werden. Gleichzeitig soll der straßengebundene Nahverkehr durch den verstärkten Einsatz von Elektrobussen – mit Versorgung durch Akkus oder Brennstoffzellen – sauberer werden. Weitere Pluspunkte soll das Angebot durch Taktverbesserungen, höhere Pünktlichkeit, Sauberkeit und besseren Service sammeln. Ein Ausbau des kommunalen Schienennetzes ist nach den bisherigen Verlautbarungen hingegen (noch) kein Thema.

Weil alle diese Maßnahmen nicht alleine durch die beteiligten Kommunen und Verkehrsunternehmen finanziert werden können, wird eine Unterstützung durch Land und Bund für erforderlich erachtet.

Aus der ursprünglichen „Kooperation östliches Ruhrgebiet" war zuvor durch den Beitritt weiterer Gesellschaften und Kommunen die „Kooperation Metropole Ruhr" geworden. So hatte sich im März 2020 die Ruhrbahn GmbH dem ursprünglichen Gremium angeschlossen, das auf Seiten der teilnehmenden Verkehrsunternehmen außerdem aus der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21), der Straßenbahn Herne – Castrop Rauxel GmbH (HCR), der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, der Hagener Straßenbahn AG und der Vestischen Straßenbahn GmbH besteht. Die „Kooperation östliches Ruhrgebiet" wiederum ging auf eine bereits 1999 geschlossene Vereinbarung zwischen BOGESTRA, DSW21, HCR und Vestische zur Zusammenarbeit in bestimmten Bereichen zurück. Vorgesehen waren dabei unter anderem gemeinsame Busbeschaffungen, der Austausch von Werkstattleistungen und gemeinsame Programme zur Aus- und Weiterbildung.



M8C 1159 im Einsatz auf der Linie 105 nach Rellinghausen, die künftig Steele als Ziel haben wird. Rellinghausen steuert dann die Linie 101 an

len dabei die Stadt Essen und die Ruhrbahn mit Fördermitteln unterstützen. Dazu laufen bereits Gespräche zwischen den Beteiligten.

Drei Linien auf der neuen Strecke

Die aktuellen Planungen sehen vor allem auch zur Entlastung der heutigen Tunnelstrecken die abschnittsweise Führung dreier Straßenbahnlinien über die neue Trasse vor. Dabei soll die Linie 101 von Borbeck kommend ab Bergmühle künftig die Neubaustrecke über ESSEN 51. bis zur Ecke Altendorfer Straße/Berthold-Beitz-Boulevard befahren. Von dort geht es auf der bestehenden Trasse durch den Innenstadttunnel über Rathaus und Hauptbahnhof weiter nach Rellinghausen. Die Linie 105 nutzt von Frintrop kommend ab Ecke Altendorfer Straße die Neubaustrecke über Berthold-Beitz-Boulevard und Hauptbahnhof bis zur Station Hollestraße, wo sie in Richtung Steele auf die bestehende Trasse abbiegt. Die komplette oberirdische CITYBAHN wird hingegen nur die Linie 108 Bergeborbeck – ESSEN 51. – Berthold-Beitz-Boulevard – Hauptbahnhof – Hollestraße – Betriebshof Stadtmitte bedienen.



Am 2. Juni 2020 pausiert Tw 1602 als Linie 106 in der Schleife Helenenstraße, während Tw 1158 im Einsatz als Fahrschule gerade ausfährt

Damit wird bis auf das nur von der Linie 108 befahrene östliche Endstück Hollestraße – Betriebshof Stadtmitte die Neubaustrecke von jeweils zwei Linien genutzt.

Neue Fahrzeuge kommen

In den letzten Monaten hat die Ruhrbahn einige Weichen nicht nur zum Ausbau ihres Netzes, sondern auch zur Verjüngung ihres Fuhrparks gestellt.

Bereits Anfang 2018 wurde der beabsichtigte Kauf von 77 neuen Fahrzeugen für insgesamt 245 Millionen Euro verkündet.

Mit 168 Millionen Euro mehr als die Hälfte davon entfallen auf den Kauf von 51 neuen hochflurigen Stadtbahnwagen, mit deren Hilfe die bestehende Flotte von Stadtbahnwagen Typ B und des LHB-Docklands-Typs mit Baujahren zwischen 1976 und 1989 ab 2023 vollständig ersetzt werden soll. Hierzu war bei Redaktionsschluss noch keine offizielle Entscheidung über den Lieferanten beziehungsweise Fahrzeugtyp gefallen.

Darüber hinaus sind 26 niederflurige Meterspurwagen als Ersatz für die aktuell immer noch unentbehrlichen, hochflurigen M8C-



Typisch für Essen ist die Führung der Linie U18 inmitten der Autobahn A40. Tw 5106 von 1976 wird hier aber bald nicht mehr zu sehen sein



Eine weitere Besonderheit der Ruhrbahn sind (noch) die einst aus London („Docklands") übernommenen LHB-Triebwagen. Doch auch sie sollen bald verschwinden

Triebwagen vorgesehen, die nicht nur auf ihrer Domäne „Südstrecke" in Richtung Bredeney verkehren, sondern auch regelmäßig vor allem auf den Linien 103, 105 und 109 im eigentlich niederflurig geplanten Streckennetz eingesetzt werden. Ende 2018 fiel nach durchgeführter europaweiter Ausschreibung die Entscheidung, dass der Auftrag für die neuen Niederflurbahnen mit der Typbezeichnung NF4 an das Unternehmen Bombardier vergeben wird. Die Verträge für die Fahrzeuge aus der Familie Flexity Classic wurden am 12. Dezember 2018 in Essen unterzeichnet. Nach dem letzten Stand werden die ersten beiden Vorauswagen für Mitte 2021 in Essen erwartet. Wahrscheinlich werden die NF4 in vielen Teilen baugleich oder zumindest sehr ähnlich zu den Triebwagen Nr. 1601–1627 und 8001–8015 (Bombardier, 2013–2016) sein.

Weitere Ausbauvorhaben im Netz

Bereits weit fortgeschritten ist der Umbau der Linien 107 und 108 der sogenannten „Südstrecke" vom Hauptbahnhof in Richtung Bredeney, um hier ab 2021 auch den Einsatz niederfluriger Fahrzeuge zu ermöglichen. Dafür erhalten die zuvor durchgehend hochflurigen Bahnsteige an den unterirdischen Stationen Philharmonie, Rüttenscheider Stern und Martinstraße auf rund einem Drittel der jeweils etwa 90 Meter langen Bahnsteige einen niederflurigen Abschnitt mit einer Kantenhöhe von 24 Zentimetern. Über eine Rampe und Treppen wird eine Verbindung zum hochflurigen Bereich für die normalspurigen Stadtbahnwagen der Linie U11 in Richtung Messe/Gruga hergestellt. Für den nur von den Meterspurwagen genutzten Bahnhof Florastraße ist eine Aufschotterung der Gleise um circa 58 Zentimeter vorgesehen, sodass sich auch hier eine Bahnsteighöhe von 24 Zentimetern ergibt. Bisher erforderten die Bahnsteige in dem zwischen Hauptbahnhof und Martinstraße dreischienigen Abschnitt den Einsatz hochfluriger Meterspurfahrzeuge mit Klapptrittstufen. Dafür besitzt die Ruhrbahn die Serie Tw 1151–1180. Darüber hinaus gibt es aktuell keine konkreten Ausbauvorhaben im Essener Schienennetz. Immer wieder wird über eine mögliche neue Straßenbahnverbindung nach Kray spekuliert, welche die bestehende Spurbus-Strecke inmitten der Autobahn A40 ablösen könnte. Der aktuelle Nahverkehrsplan der Stadt sieht jedoch eine Sanierung und Beibehaltung des Spurbussystems vor. Da die Ruhrbahn hier aktuell bis September gerade 20 neue Spurbusse Mercedes Benz Citaro 2 MildHybrid beschafft, ist von einer Beibehaltung des Systems zumindest für die kommenden Jahre auszugehen. Deutlich konkreter, weil im Nahverkehrsplan bereits enthalten, ist eine Stadtbahn-Anbindung des Büroparks Bredeney, entweder durch eine Verlängerung der Linie U11 oder der Linie U17. Bisher gibt es jedoch noch keine weitergehenden Entscheidungen zur bevorzugten Variante, zur konkreten Planung oder gar zum Bau.

Ansonsten setzt der gültige Nahverkehrsplan der Stadt Essen (2. Fortschreibung 2017–2025) vor allem auf eine Erhöhung der Angebotsfrequenz und weniger auf einen weiteren Ausbau des Netzes in die Außenbezirke oder Nachbargemeinden. So sieht das Liniennetz 2025+ nach Realisierung der neuen Innenstadtstrecke unter anderem beispielsweise einen durchgehenden Fünf-Minuten-Takt an Werktagen zwischen Essen Hauptbahnhof und der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen vor. MICHAEL KOCHEMS

Quellenverzeichnis

- www.ruhrbahn.de
- www.citybahn-essen.de
- **„Nahverkehrsplan der Stadt Essen, 2. Fortschreibung 2017-2025",** Amt für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Essen, Essen 2017

Die hochflurigen ST12-Tw fahren meist mit Niederflurbeiwagen und stehen zur Ablösung an (Foto am Schloss)
ALLE AUFNAHMEN DES BEITRAGS: MICHAEL KOCHEMS

Neue Linien für die Wissenschaftsstadt

Darmstadt plant Netzreform ■ Ein neues Verkehrskonzept soll bis 2023 gut ein Viertel mehr Straßenbahnfahrten als bisher aufs Gleis bringen. Dank den damit laut Planern zu gewinnenden Neukunden erhoffen die Beteiligten Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) und HEAG mobilo jährlich zwei Millionen Euro Mehreinnahmen



Die Stadt Darmstadt, die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) und HEAG mobilo haben Anfang Juni ein neues Verkehrskonzept vorgestellt, das bei seiner Realisierung speziell für das Straßenbahn-Netz erhebliche Veränderungen mit sich bringen soll. Steigende Einwohnerzahlen sowie längere Schul- und Geschäftszeiten sind der Hintergrund für diese Anpassungen. Neben der Verdichtung der Taktzeiten auf eine Zehn-Minuten-Zugfolge in der

Der am 21. März 2019 mit seinem Beiwagen nach Griesheim fahrende Triebwagen 0783 gehört zur aktuell jüngsten Darmstädter Fahrzeuggeneration ST 14



Eng und gleichzeitig auch romantisch geht es im Stadtteil Eberstadt zu, wenn sich die Bahnen durch die schmalen Straßen zwängen müssen. Hier ein Beiwagenzug geführt von ST12 9115 am 23. Juni 2016



Weil auch die Strecke zur Lichtenbergschule einige Engpässe passieren muss, ist diese abschnittsweise eingleisig. ST13 9866 kreuzt die Landskronstraße im Zuge der Fahrt entlang der Ludwigshöhstraße

Straßenbahnbetriebshof im Darmstädter Norden?

Der gegenwärtige Depotstandort des Verkehrsbetriebs am Böllenfalltor soll in einigen Jahren aufgegeben werden. Die Anlage ist für die künftig höhere Zahl an Straßenbahnwagen und deren größere Wagenlänge schlicht zu klein. Eine Erweiterung dieses Standorts unter laufendem Betrieb scheint aus Sicht des Verkehrsbetriebs keine Option, zu tiefgreifend wären die nötigen Umgestaltungen der Infrastruktur. Für einen kapazitätsstärkeren Neubau favorisiert HEAG mobilo daher einen Standort „auf freiem Feld" zwischen Arheilgen und Wixhausen im Norden Darmstadts. Doch die CDU-Ortsgruppe Arheilgen hat sich gegen diese von der grün-schwarzen Stadtkoalition getragenen Pläne gestellt. Vertreter aus Arheilgen sehen den geplanten Depotstandort vielmehr als für die künftige Stadtentwicklung besonders wichtiges Terrain an, der nicht durch einen Betriebshof beeinträchtigt werden solle. Sie führen als Nachteil außerdem lange Aus- und Einrückwege für die hier beheimateten Straßenbahnen und Busse an. Die Stadtverwaltung sieht hingegen in diesem Depotstandort zusätzlich die Chance, für Wixhausen eine Straßenbahnanbindung zu realisieren. Am Böllenfalltor könnten hingegen auf dem alten Depotgelände künftig Wohnungen entstehen.

Als Alternativstandort ist ein zentrumsnäheres Grundstück an der Mainzer Straße/Michaelisstraße nordwestlich des Hauptbahnhofs im Gespräch, welches wiederum durch die Enge der umliegenden Bebauung Nachteile hätte und aus Sicht von HEAG mobilo nicht praktikabel ist. Eine endgültige Entscheidung ist in der Fragen nach dem künftigen Depotstandort daher bislang nicht gefallen. MSP

Hauptverkehrszeit (HVZ) und einer Ausweitung des Abendverkehrs sind auch generelle Änderungen am Liniennetz geplant. Das Ziel ist, den Fahrgästen mehr umsteigefreie Verbindungen anzubieten. So soll beispielsweise der Hauptbahnhof künftig aus allen Richtungen erreichbar sein.

Von Eberstadt bis Kranichstein

Die Linie 1 soll alle 20 Minuten wie bisher von Eberstadt aus zum Hauptbahnhof fahren, dort aber nicht mehr wenden, sondern künftig bis nach Kranichstein weiterfahren. Dafür wird die Kranichsteiner Linie 5 künftig über das Schloss zum Böllenfalltor fahren. Eine neue Linie 10 wird künftig alle 20 Minuten Arheilgen und Griesheim verbinden und dabei ebenfalls über den Hauptbahnhof fahren. Die zuletzt in Frage gestellte Schnelllinie 6 wird beibehalten; sie soll aber zukünftig zusätzlich die Haltestellen Marienhöhe und Lincoln-Siedlung bedienen, wo neue Wohngebiete entstanden sind. Die bisherigen Linienwechsel entfallen mit dem neuen Konzept weitgehend; lediglich zwischen den Linien 2 und 3, welche beide, aus verschiedenen Richtungen kommend, am Hauptbahnhof enden, ist ein solcher Linientausch beziehungsweise Wagendurchlauf wahrscheinlich.

Nach vollständiger Umsetzung des Konzepts rechnen die Beteiligten mit zusätzlichen Kosten in Höhe von jährlich 9,15 Millionen Euro, wovon rund zwei Millionen Euro durch zusätzliche Einnahmen gedeckt sind. Den Differenzbetrag teilen sich die Stadt Darmstadt und der Landkreis. Die bereits laufenden Projekte der Lichtwiesenbahn und der Verlängerung in das Ludwigshöhviertel sind in diesen Beträgen nicht enthalten. Das neue Verkehrskonzept umfasst etwa 36 Prozent zusätzliche Fahrplanstunden und rund 26 Prozent zusätzliche Fahrplankilometer gegenüber dem heutigen Angebot. Um das zusätzliche Angebot fahren zu können, ist die Beschaffung weiterer zehn Straßenbahnzüge notwendig.

Netzplanentwurf gültig von Dezember 2023 an. Neu ist die Linie 10 GRAFIK: HEAG MOBILO

Stufenplan zur Umsetzung

Die Planungen sehen eine vollständige Umsetzung des Konzepts bis Dezember 2023 vor. Eine frühere Realisierung ist nicht möglich, da neben den neuen Zügen auch etwa 50 neue Fahrerinnen und Fahrer nötig sind. Die Aufgabe für die kommenden Monate und Jahre ist also, diese zu gewinnen und fundiert auszubilden. Die Planer von HEAG mobilo hoffen, erste Schritte des Konzepts bereits 2022 realisieren zu können. JÖRN SCHRAMM



Hier geht es ab 2024 geradeaus weiter: Triebwagen 3061 befährt im Sommer 2014 die Kehrschleife in Kirchhuchting und führt bereits die Beschilderung für die Rückfahrt

Ab in den Süden!

Die klassische Verbindung: Mit der „6" fuhr man nach Huchting! Als 1998 plötzlich die „1" die Anbindung in Bremens Süden übernahm, benötigte manch Fahrgast noch Jahre, um sich an die neue Liniennummer zu gewöhnen

ANDREAS MAUSOLF (4)

Bremen: Straßenbahnnetz kann wachsen ■ Noch im Herbst 2020 sollen die Bagger anrollen, 2024 könnten die Bahnen der Linie 1 dann über ihre bisherige Endstelle Roland-Center hinaus bis Mittelshuchting rollen. Baurecht besteht für das Projekt nach jahrelangem Tauziehen seit Dezember 2019, nun steht auch der Finanzierungsbeschluss des Senats. Auch ins Niedersächsische bis nach Leeste soll die Tram so bald wie möglich fahren

Die Geschichte der Netzerweiterung in Bremens Süden und dem nahegelegenen niedersächsischen Umland – sie ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 – hat einen langen und kontroversen Vorlauf. Lange passierte nichts, seit die Straßenbahn den äußersten Rand des Stadtteils Huchting erreichte. Busse übernahmen im Anschluss an die Tram die Anbindung von heute insgesamt etwa 30.000 Einwohnern. Bis Bewegung in die Angelegenheit kam, die Planern und Politikern keineswegs immer gefiel, sollte es noch einige Zeit dauern ...

Verlängerung bis an den Rand – aber nicht weiter!

Bremens Stadtteil Huchting wuchs ab Mitte der 1950er erheblich. Die Verkehrsanbindung gewährleistete von Ende 1955 bis 1967 die Tramlinie 16, die ab diesem Zeitpunkt als Linie 6 unterwegs war. Ein kleiner Schönheitsfehler in der Erschließung war allerdings, dass diese Linie lediglich bis Grolland verkehrte und dort für den Rest der Strecke in den Bus umgestiegen werden musste. Erst 1976 erhielt die Linie 6 eine Verlängerung von Grolland um 2,5 Kilometer. Doch diese Erweiterung stellte wiederum nicht den „großen Wurf" dar, sondern war erneut auf Bus-Anschlussverkehre angewiesen. Zwar konnte die Verlängerung der Tramstrecke komplett eigentrassiert geführt werden, sie endete jedoch am äußersten Rand der neuen Siedlungsstrukturen. Deshalb sollte es bei diesem Endpunkt nicht bleiben. Eine Weiterführung war schon zu damaliger Zeit beabsichtigt, unter anderem knappe Mittel verhinderten jedoch, dass es dazu kam. Immerhin: Trassen waren bereits beim Bau der Großsiedlungen für eine spätere Tramführung freigehalten worden. Ein Ringbusverkehr erschloss den neuen Kernbereich des Stadtteils Huchting vom End-



Wo hier in Leeste die Museumsbahn „Pingel-Heini" idyllische Landschaft durchfährt, wächst seit langem der „Speckgürtel" von Bremen. Für eine umwelfreundliche Nahverkehrsanbindung, wird bis hierher in Kürze die Linie 8 fahren



Einfahrt in die Wendeanlage Kirchhuchting: Triebwagen 3129 kommt im Sommer 2014 aus der Innenstadt. Die Signaltafel rechts zeigt das Ende des zulässigen Rangierbereichs an

Meilensteine des Tramprojekts

Jahr	Ereignis
1976:	Die Linie 6 wird von Grolland an den Rand Huchtings verlängert
1989:	In ÖPNV-Konzepten werden Vorschläge zur Weiterführung unterbreitet
1997:	Diese finden Eingang in die Planung des ZVBN
2001 bis 2003:	Variantenuntersuchungen für Tramlinie nach Mittelshuchting
2005:	Maßnahmen für Huchting und Weyhe/Leeste kommen in das „Zielnetz 2010"
2009:	BTE beantragt Planaufstellung für den niedersächsischen Teilabschnitt der Linie 8
2010:	Start des ersten Planfeststellungsverfahrens für die Linie 1 und die Linie 8 auf bremischem Grund
2013:	Planfeststellungsbeschluss für die Linie 8 nach Weyhe/Leeste auf niedersächsischem Grund ergeht
2014:	Im Mai wird das Planfeststellungsverfahren von 2010 für die Linien 1 und 8 auf bremischem Grund zurückgezogen und gleichzeitig ein neues Planfeststellungsverfahren auf Grundlage vollständig überarbeiteter Planungen eröffnet
2016:	Im Juni wird der Planfeststellungsbeschluss für das 2014 neu gestartete Verfahren erlassen und noch im selben Jahr beklagt
2016:	Im August wird der Planfeststellungsbeschluss für die Führung der Linie 8 auf niedersächsischem Gebiet nach Klagen vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg aufgehoben
2017:	Für die Linie 1 ergibt eine neue Standardisierte Bewertung den Wert von 1,38; die Erhebung wurde erforderlich, um aussagekräftige Daten auch für den Projekthorizont bis 2026 zu erhalten, da die erste Bewertung aus dem Jahre 2006 stammt
2019:	Im November hebt das Bundesverwaltungsgericht Leipzig das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg auf und bekräftigt den Planfeststellungsbeschluss von 2013 für die Führung der Linie 8 auf niedersächsischem Gebiet
2019:	Im Dezember wird eine Einigung mit der letzten Klägerin gegen die Vorhaben auf bremischem Gebiet erzielt, sodass Baurecht für beide Maßnahmen vorliegt
2020:	Ende des Jahres soll Baubeginn sein
2024:	Fertigstellung der Maßnahmen geplant

punkt der Straßenbahnlinie ausgehend. Diese „Vorläufigkeit" spielte sich ein.

Das änderte sich mit der Ende der 1980er aufkommenden ÖPNV-Diskussion im Zusammenhang mit der ökologischen Krise. In einem Konzept zur Stärkung des Umweltverbundes tauchte die Süderweiterung – bereits ergänzt um die Erschließung der vorgelagerten Region um Weyhe und Leeste in Niedersachsen – in einem Maßnahmenpaket der ersten Stufe auf. Auch das anschließend verabschiedete ÖPNV-Konzept des Senats beinhaltete diese Maßnahmen. Im Jahr 1997 fand dann die Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting Eingang in die Nahverkehrspläne des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN).

Variantenuntersuchungen

Zwischen 2001 und 2003 fand eine intensive Variantenuntersuchung statt, da die Führung der neuen Strecke durch Huchting gerade in jenem Bereich kontrovers diskutiert wurde, der direkt an die Endstelle Kirchhuchting anschließt. Untersucht wurde konkret die Frage, ob die Führung der neuen Strecke über die Kirchhuchtinger Landstraße oder über die parallel verlaufende Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) verlaufen solle. Letztere kannte bis 1955 Personenverkehr und erlebte danach immer stärker sinkende Frachtmengen. Bis auf eine Museumsbahn nutzten zur Jahrtausendwende nur noch selten Frachtzüge die Strecke. Der Planungsbeirat gelangte zu dem Ergebnis, beide Varianten könnten umgesetzt werden. Die Nutzung der Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn stelle jedoch die deutlich bessere Lösung dar. Zusätzlich zur Variantendiskussion hatten Untersuchungen stattgefunden, wie der Verkehr jenseits der Landesgrenze optimiert werden könnte. In diesem Zusammenhang beschlossen die niedersächsischen Umlandgemeinden, zur verbesserten Anbindung ihrer Region weitere Teile der Strecke der BTE für den Straßenbahnverkehr auszubauen: Die Linie 8 sollte bis Weyhe/Leeste verlängert werden.

Im Stadtteil Huchting rumorte es jedoch trotz umfassender Bürgerbeteiligung weiter: Die Nutzung der Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn, die durch ein kurzes, neu zu errichtendes Verbindungsstück zwischen der heutigen Endstelle Kirchhuchting am „Roland-Center" erreicht wird, sorgte weiter für Aufruhr. Vor Ort vertraten viele die Ansicht, die Streckenführung über die Kirchhuchtinger Landstraße erschließe die Siedlungsgebiete besser. Über Jahre hinweg verhärteten sich die Diskussionen, sogar die Notwendigkeit der Verlängerung der Linie 1 durch Huchting stand immer wieder infrage.

Nach weiteren Abstimmungen im planerischen wie im politischen Raum gelangten beide Projekte in das „Zielnetz 2010", das 2005 als Grundlage weiterer Planungen beschlossen wurde. Darin war klar verankert, was in Bremens Süden geschehen soll: Für die Erschließung des gesamten Stadtteils Huchting soll eine 3,6 Kilometer lange Erweiterungsstrecke mit sechs Haltestellen durch das Zentrum des Stadtteils bis zur Brüsseler Straße geführt werden, die mindestens 16.000 Einwohnern ein deutlich attraktiviertes ÖPNV-Angebot bietet. Für die Erschließung des niedersächsischen Umlands soll eine insgesamt zehn Kilometer lange Erweiterungsstrecke sorgen, die über die Gleise der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn bis Weyhe/Leeste geführt wird.

Bis kurz vor der Landesgrenze sind beide Linien auf der Trasse der BTE unterwegs. Hier zweigt die Huchting erschließende Strecke in westliche Richtung ab, während

es geradeaus weiter ins niedersächsische Umland geht. Die Erschließung Huchtings obliegt nach der Neuordnung des Liniennetzes von 1998 der Linie 1. Die seit dieser Neuordnung zusätzlich Huchting anlaufende Linie 8 wird die Erschließung des niedersächsischen Umlandes übernehmen.

Planungsschwierigkeiten

Die zuständige Deputation sprach sich 2005 für die Aufnahme der Planungen für die Verlängerung der Linie 1 aus, die ab 2008 auch den – allerdings nur gut 600 Meter langen – bremischen Teil der Verlängerung der Linie 8 umfassten. Im April 2010 erfolgte die Eröffnung des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens, in dem bis Ende Juni über 300 Einwendungen eingebracht wurden. Die teilweise gewichtigen Forderungen veranlassten die Behörde daraufhin, in vielen Punkten nachzubessern. Schließlich stand jedoch die Erkenntnis, dass das bestehende Verfahren nicht zu einem gütlichen Ende hätte geführt werden können. Es wurde deshalb im Mai 2014 zurückgezogen. Für den niedersächsischen Teil der Maßnahme – die Verlängerung der Linie 8 von der bremischen Landesgrenze bis nach Weyhe/Leeste – erging dagegen der Planfeststellungsbeschluss noch im März 2013.

Auf Grundlage einer komplett überarbeiteten Planung startete im Mai 2014 für die Maßnahmen auf bremischen Grund ein neues Planfeststellungsverfahren. Vieles war dem Wunsch der Bevölkerung des Stadtteils und ihrer Vertretung entsprechend geändert worden. So wurde die Gleisverbindung von der heutigen Endstelle Kirchhuchting zur Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn, die ursprünglich über den Huchtinger Dorfplatz verlaufen sollte, überplant und ortsversetzt angeordnet. In der Heinrich-Plett-Allee können durch eine straßenmittige Führung statt der ursprünglich vorgesehenen Seitenlage der neuen Trasse viele Bäume erhalten bleiben. Strittige Grundstücksfragen ließen sich durch eine kurze eingleisige Führung vor der Ausfädelung der Linie 1 von der BTE-Trasse lösen. Besserer Lärmschutz entlang der

Mittelshuchting
Verlängerung Linie 1 bis Mittelshuchting
Verlängerung Linie 8 bis Landesgrenze
Bestandsstrecke
Fortführung Linie 8 in Niedersachsen bis Weyhe - Leeste
Trasse Bremen Thedinghauser Eisenbahn
Roland-Center
Trasse Heinrich-Plett-Allee
Kirchhuchting
Sodenmatt
Landesgrenze Bremen / Niedersachsen
Trasse Bremen Thedinghauser Eisenbahn
Stuhr

Verlauf der Neubaustrecken im Bremer Süden mit dem Ast der Linie 8 bis nach Leeste über die Landesgrenze nach Niedersachsen GRAFIK: SM

Die Haltestelle Sodenmatt im Zuge der Heinrich-Plett-Allee in Blickrichtung Osten: Auch der Fahrradverkehr profitiert von der Umgestaltung des Straßenzuges
GRAFIK: SENATSPRESSESTELLE

Seit 1998 bindet die Linie 1 den Stadtteil Huchting an das Netz an. Bald bringt diese Linie noch mehr Fahrgäste aus Bremens Süden „über die Weser" in die Altstadt
ANDREAS MAUSOLF (2)

BTE-Trasse sowie geringere Eingriffe in Privatgrund kennzeichnen die neuen Planungen weiterhin. Doch wiederum lag die Zahl der Einwendungen hoch: Fast 400 Eingaben wurden gemacht. Die Behörde versuchte bis 2015, möglichst viele zu berücksichtigen. Am 1. Juni 2016 konnte dann der Planfeststellungsbeschluss für die beiden Verlängerungsmaßnahmen ergehen. In der Sitzung der zuständigen Deputation im November 2016 musste der Berichterstatter allerdings bereits fünf Klagen gegen den Beschluss für den bremischen Sektor erläutern. Diese wurden bearbeitet. Es sollte sich hinziehen.

Nochmal bangen

Es kam noch schlimmer: Der bereits im März 2013 ergangene Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Teil wurde nach einer Klage vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg im August 2016 sogar aufgehoben. Wesentliche Argumentation: Der Planfeststellungsbeschluss sei auf falscher Rechtsgrundlage zustande gekommen. Nicht Eisenbahnrecht, sondern das Personenbeförderungsrecht hätte zur Anwendung kommen müssen. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig allerdings bestätigte im Revisionsverfahren schließlich im November 2019 die Rechtmäßigkeit des Beschlusses von 2013 mit der Argumentation, bestehende Eisenbahnanlagen könnten auf eisenbahnrechtlicher Grundlage durchaus dahingehend ergänzt werden, dass auf ihnen auch Straßenbahnverkehr stattfinden könne. Befürchtungen der Kläger, es würde eine zu hohe Lärmbelastung durch den Straßenbahnbetrieb entstehen, verwies das BVG zur weiteren Klärung von Planergänzungsansprüchen an das OVG Lüneburg zurück. In Bremen war zwischenzeitlich ein Junktim geschaffen worden, um die ständig um neue Unsicherheitsfaktoren ergänzte Situation zu beruhigen: Die Landesregierung hatte sich darauf geeinigt, erst dann weitere Beschlüsse zum Fortgang der Verlängerungsmaßnahmen herbeizuführen, wenn für beide Linien umfänglich Baurecht vorliegt. Für die Linie 8 war dies nun der Fall. Bei der Linie 1 war noch immer eine letzte Klage anhängig. Doch Anfang Dezember gelang überraschend eine Einigung mit der letzten Klägerin gegen die Verlängerung der Linie 1 – seitdem besteht Baurecht!

Am 16. Juni 2020 fasste nun der Senat das Votum für die Finanzierung der auf bremischen Gebiet liegenden Erweiterungsmaßnahmen. Die Stadtgemeinde steuert zum Gesamtvolumen von knapp 87 Millionen Euro neun Millionen Euro bei. Der Löwenanteil der Maßnahme wird durch ÖPNV-Landesfördermittel des Bundes in Höhe von 28 Millionen Euro sowie durch Mittel aus dem GVFG in Höhe 50 Millionen Euro bestritten.

Der genaue Verlauf: Auch Fuß- und Radwege profitieren

Noch im Herbst 2020 sollen nach den Worten von Senatorin Schaefer die Bauarbeiten beginnen. Der Bau soll auch für andere Verkehrsteilnehmer zu einer deutlichen Verbesserung der Infrastruktur führen. So würden Straßenräume insgesamt neu gestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Man wolle zur Koordination der Bauabläufe „parallel vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam mit der BSAG in einen offenen Dialog eintreten." Nach Einschätzung örtlicher Beobachter könnte dies eine größere Herausforderung als bei bisherigen Bürgerdialogen darstellen. In der Huchtinger Bevölkerung besteht noch immer teilweise heftiger Widerstand gegen die Straßenbahnpläne. In wenigen Jahren wird die neue Linie Gelegenheit erhalten, auch ihre Gegner zu überzeugen: Die Fertigstellung ist derzeit für 2024 angestrebt.

ANDREAS MAUSOLF



Triebwagen 3128 eilt der Endstelle am Rande Huchtings entgegen: Hier darf er zeigen, was er kann! Im eingleisigen Bereich der Linie 8 wird es ebenso idyllisch aussehen

Am 23. April 2020 treffen sich zwei Berliner Flexity, Tw 4012 und 9065, an der erst seit Ende 2019 so bezeichneten Haltestelle Weißer See, die zuvor Berliner Allee/ Indira-Gandhi-Straße hieß
CHRISTIAN MUCH

Nächster Halt: Weißer See



Berlin zählt zu Recht zu den grünsten und mit vielen Gewässern gesegneten Metropolen Europas. Die ungezählten Flüsse, Seen und Kanäle nehmen insgesamt 6.000 Hektar und damit beachtliche 6,6 Prozent der Stadtfläche ein. Einer dieser Seen ist der Weiße See, ursprünglich auch namensgebend für den Stadtbezirk Weißensee. Seit der Bezirksreform 2001 gehört der Stadtteil kommunalrechtlich zum Bezirk Pankow. Weißensee ist ungeachtet dessen weiterhin ein Begriff, er ist namensgebend für einen nahegelegenen Straßenbahn-Betriebshof an der Bernkasteler Straße, der 1912 als „Hof XXII" in Betrieb ging. Von hier aus werden heute die Pankower Linien mit Zügen bestückt, ein millionenschwerer Umbau soll künftig auch die Abstellung langer Flexitys ermöglichen.

Die Straßenbahnhaltestelle „Weißer See" gehört zu den neuesten in der Hauptstadt – zumindest dem Namen nach. Erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 erhielt der frühere Stopp Berliner Allee/Indira-Gandhi-Straße seine heutige Bezeichnung. An diesem Knotenpunkt halten alle paar Minuten die Züge der Linien M4, M13 und 12. Fahrgäste können direkt in Richtung Stadtzentrum, Lichtenberg und Friedrichshain einsteigen. Die Haltesteleninseln befinden sich aus allen drei Richtungen jeweils vor dem Gleisdreieck in Straßenmittellage.

Der namensgebende See entstand nach der Weichsel-Eiszeit und ist ein Standgewässer, das sich ausschließlich aus dem Grundwasser speist und daher vom Niederschlag abhängig ist. Trotz seiner vergleichsweise kleinen Grundfläche erreichte der Weiße See eine Tiefe von fast elf Metern. Mitte des 19. Jahrhunderts legten Landschaftsarchitekten um den See herum einen Park an. Dieser verhindert heute, zumindest im Sommerhalbjahr, die Sicht der wartenden Fahrgäste auf das benachbarte kühle Nass. Um 1920 entstand das noch heute geöffnete Strandbad Weißensee. Markant ist die im Sommer betriebene Wasserfontäne in der Mitte des Sees. In den vergangenen Jahren sank der Wasserpegel kontinuierlich. Ursächlich hierfür sind vor allem der Regenmangel und der damit einhergehende sinkende Grundwasserstand. So fällt die Wasseroberfläche jeden Monat um ein bis zwei Zentimeter. Auch wenn die Wassertiefe im Sommer 2019 auf acht Meter sank, ist ein komplettes Austrocknen des Sees in absehbarer Zeit wohl nicht zu erwarten. Es bleibt also noch Gelegenheit, hier mal auszusteigen und am Seeufer den Sommer zu genießen...

CHRISTIAN MUCH



Tatra-Flotte und zwei Außenseiter

Die Straßenbahn im russischen Orjol ■ In der Stadt am Zusammenfluss von Oka und Orlik lebt die Tram überwiegend von der Substanz. Zu den vielen Tatrawagen gesellten sich 2009 und 2013 zwei neue Vierachser, von denen einer mehr abgestellt ist als fährt. Wie wird es weitergehen?

Etwa 350 Kilometer südwestlich von Moskau befindet sich die zentralrussische Stadt Orjol, wörtlich übersetzt Adler. Die Stadt liegt am Zusammenfluss von Oka und Orlik und hat rund 311.000 Einwohner, womit deren Zahl seit 1989 um etwa acht Prozent geschrumpft ist. Das Moskauer Reich gründete Orjol 1566 als Festung an seiner Südseite. Mit dem Wachsen des späteren russischen Reiches nahm die Bedeutung der Festung beständig ab. Die Stadt liegt inmitten des ausgedehnten Schwarzerdegebietes, welches den Bauern durch seine fruchtbaren Böden bis heute reiche Ernten beschert. Entwickelte sich Orjol zunächst als Zentrum des Getreideanbaus, setzte mit dem Beginn der Sowjetära ein zusätzlicher Aufschwung zu einer Industriestadt ein. Die Stadt war von 1941 bis 1943 von der Deutschen Wehrmacht besetzt. Im Zuge der Zurückeroberung durch die Rote Armee gab es zahlreiche Verluste unter der Zivilbevölkerung und die Stadt erlitt schwere Beschädigungen. Heute ist Orjol überwiegend durch Bauten aus der Zeit nach 1950 geprägt: eine Mischung aus Stalingotik, sozialistischen Plattenbauten und postsowjetischen Gebäuden. Unübersehbar dominieren Metall- und Maschinenbauindustrie die Stadt, in der Umgebung sind Viehzucht und Landwirtschaft die Einnahmequellen der Bevölkerung.

Straßenbahn ab 1898

Am 3. November 1898 rollte die erste meterspurige Straßenbahn auf zwei Linien durch Orjol, gebaut von der belgischen „Compagnie mutuelle de tramways". Kaum verstaatlicht, unterbrachen die Revolutions-



Reger Fußgängerverkehr im Stadtzentrum am Ploschtschad Mira. Der T3SU aus dem Jahr 1982 ist auf Linie 1 stadtauswärts unterwegs. Der Panzer erinnert an die Befreiung der Stadt von der deutschen Okkupation durch die Rote Armee



Der 1989 gebaute T3-M-Wagen 086 erreicht die Kreuzung der Linien 1, 3 und 4 in der Staro-Moskowskaja uliza Ecke Uliza Puschkina. Im Hintergrund dampfen Kraftwerkstürme

Unweit des Hauptbahnhofs passieren die Linien 1 und 4 auf schon etwas eingewachsener eigener Trasse fernab von Straßen die restaurierte orthodoxe Iwerskij Chram



wirren von Mai 1919 bis Mai 1922 den Betrieb. Das Netz wuchs entsprechend der damaligen Ausdehnung der Stadt auf eine übersichtliche Größe von 23,8 Kilometer Gleislänge heran. Nicht mehr als 35 Zweiachser bedienten 1937 die vier Linien und beförderten 11,2 Millionen Fahrgäste jährlich. Ab 1938 begann der Verkehrsbetrieb mit der Umspurung auf 1.524 Millimeter, dem früheren Maß der russischen Breitspur, und am 3. Oktober 1941 rückte der letzte meterspurige Triebwagen in das Depot ein. Zuzeiten der deutschen Besatzung ruhte der Betrieb und erst ab November 1943 rollten wieder Straßenbahnen durch Orjol, nun ausschließlich auf Breitspur. In den 1950er- und 1960er-Jahren wuchs das Straßenbahnnetz, insbesondere erfolgte ein Anschluss der Industriegebiete im Westen der Stadt. Einen Einschnitt bedeutete 1973 die Stilllegung der Strecke vom Zentrum nach Norden. Das alte und sehr beengte Depot im Stadtzentrum konnte der Verkehrsbetrieb 1966 durch einen Neubau im Westen der Stadt ersetzen und 1982 erweitern. Kurz vor dem Ende der Sowjetzeit betrug 1989 die Gleislänge 34,8 Kilometer. Immerhin 85 Wagen waren zu diesem Zeitpunkt vorhanden und 40,4 Millionen Fahrgäste stiegen jährlich ein.

Vierachser folgen Zweiachsern

Nach den ursprünglichen Fahrzeugen beschaffte die Stadt die typischen sowjetischen Wagentypen, zunächst zweiachsige Typen H und M, gebrauchte M und F aus Moskau, dann zweiachsige KTM-1 und KTP-1, gefolgt von den ebenfalls zweiachsigen KTM-2 und KTP-2. Später

20 Rubel kostet eine Fahrt, auf dem Fahrschein steht noch 17 Rubel



Der jüngste Zugang der Straßenbahn-Flotte ist seit 2013 im Einsatz. Hier ist Wagen 100 in der Haltestelle vor dem Betriebshof zu sehen. Er blieb der einzige Vertreter des Typs 71-405 in Orjol



Die Kreuzung der Linien 1, 3 und 4 an der Uliza Puschkina Ecke Staro-Moskowskaja uliza macht einer desolaten Eindruck. Triebwagen 019 auf Linie 4 poltert markerschütternd bei der Fahrt in Richtung 35-ja Schkola

erschienen auch in Orjol die vierachsigen und technisch äußerst einfachen KTM-5, von denen sich die Stadt jedoch bald trennte und lieber in großem Umfang die wesentlich besseren Tatrawagen, zunächst T-3 (T3SU), später Tatra T-3M (T6B5SU), erwarb.

Obus ab 1968

Ab dem 29. Oktober 1968 erschien neben Straßenbahn und Bus mit dem Obus ein neuer Verkehrsträger auf den Straßen. Zunächst diente er als Ersatz für Busse, aber er erschloss auch zusätzliche neue Stadtviertel und ersetzte 1973 die vom Zentrum nach Norden führende Straßenbahnlinie. Die geradlinige Straßenbahnlinie vom Zentrum zum Bahnhof verlegte der Verkehrsbetrieb Ende der 1950er-Jahre in andere Straßen und baute 1968 als Ersatz eine neue Obusstrecke, nachdem zwischenzeitlich Busse den Verkehr übernommen hatten. Ebenso erging es der Straßenbahnlinie vom Zentrum in Richtung Westen. Auch hier entschied sich die Stadt 1969 zur Ablösung der geradlinigen Tramverbindung durch eine neue Obusstrecke und die Straßenbahn erhielt Anfang der 1970er-Jahre eine neue kurvenreiche Neubaustrecke. Auffällig ist, dass es so gut wie keinen Parallelverkehr von Straßenbahn und Obus gibt, der sonst in vielen russischen Städten an der Tagesordnung ist. Der Obusbetrieb hinterlässt einen heruntergewirtschafteten Eindruck, sowohl die Fahrleitungen als auch die etwa 90 Obusse sind ziemlich desolat.

Drastischer Fahrgastrückgang

Die Zeit nach dem Zerfall der Sowjetunion bedeutete erhebliche Umbruchprozesse und viele Einwohner erfüllten sich den lang gehegten Wunsch nach individueller Fortbewegung. Infolge von Wirtschaftskrise, Abbau von Arbeitsplätzen, schrumpfender Einwohnerzahl und zunehmendem Autoverkehr brachen die Fahrgastzahlen ein und heute befördert die Straßenbahn nur noch etwa zehn Millionen Fahrgäste pro Jahr. Aus einst vier Linien wurden drei, in dem der Verkehrsbetrieb eine Direktverbindung gestrichen hat. Bus- und Obuslinien erbringen ebenfalls nur noch Bruchteile der einstigen Leistung. Da der Verkehrsbetrieb die Zahl der eingesetzten Umläufe drastisch gesenkt hat, sind die Verkehrsmittel dennoch gut frequentiert. Doppeltraktionen, einst im Berufsverkehr verbreitet, sind nicht mehr unterwegs.

Service kleingeschrieben

Die Straßenbahnen sind meistens mit Liniennummern und beiden Endhaltestellen (die Fahrtrichtung ist nicht vermerkt) beschildert. Allerdings geht es an den Haltestellen deutlich weniger kundenfreundlich zu. Die Ausstattung der Haltestellen ist

Im Stadtzentrum am Ploschtschad Mira ist ein T-3M aus dem Jahr 1989 auf Linie 1 stadtauswärts unterwegs

Linien und Verkehrsangebot der Straßenbahn in Orjol

Linie 1	Länge 10,0 km, 22 Haltestellen, im Berufsverkehr alle 7 bis 10 Minuten, sonst alle 15 bis 30 Minuten
Linie 3	Länge 11,8 km, 26 Haltestellen, im Berufsverkehr alle 7 bis 10 Minuten, sonst alle 20 bis 30 Minuten
Linie 4	Länge 4,8 km, 13 Haltestellen, im Berufsverkehr alle 10 Minuten, sonst alle 15 bis 30 Minuten

spartanisch und die Angaben helfen oftmals wenig, wenn oben am Abspanndraht in luftiger Höhe kaum erkennbar zu erahnen ist, dass die Linie 3 „alle 10 bis 30 Minuten" verkehrt. Angaben über erste und letzte Fahrten und Takt an den einzelnen Tagen fehlen ebenso wie Netzpläne, Sitzgelegenheiten und Schutzhäuschen. Letztere sind lediglich vereinzelt vorhanden. Einem Aushang am Betriebshof ist zu entnehmen, dass die Bahnen von 5:30 Uhr bis 23:30 Uhr fahren. Zeitkarten sind an einzelnen Ausgabestellen wie dem Betriebshof erhältlich, Fahrscheine müssen im Wagen erworben werden. Eine Fahrt kostet 20 Rubel (umgerechnet etwa 30 Cent), zu

Netzplan der Straßenbahn: Die Strecken sind ausschließlich zweigleisig. Inklusive der Endhaltestellen sind insgesamt 39 Haltestellen vorhanden. Die gelbe Ellipse kennzeichnet die Lage der Innenstadt
GRAFIK: DR. JÖRG HÄSELER

Der 1982 gebaute T3SU 045 kommt vom Hauptbahnhof und fährt entlang der Staro-Moskowskaja Uliza in Richtung Zentrum. Einstöckige Bebauung und Hochhäuser flankieren diese Straße

Blick in den Betriebshof auf diverse Tatrawagen des Typs T3SU. Eingereiht sind auch zwei der fünf zweiachsigen Schneekehren, die im rauen russischen Winter unabdingbar sind

Der Wagenpark in Orjol

Derzeit sind 75 „aktive" Wagen vorhanden, die sich überwiegend in einem für russische Verhältnisse gepflegten Zustand befinden. Zusätzlich gibt es noch abgestellte „passive" Wagen, die vor sich hin rotten. „Aktiv" sind 62 Tatra T3SU aus den Lieferjahren 1979 bis 1985 und ein Dutzend Tatra T-3M (T6B6 SU) von 1989 und 1990. Lediglich zwei Fahrzeuge kamen in jüngerer Zeit hinzu: ein Spektr 71-403 Baujahr 2009 und ein Spektr 71-405 als jüngster Zugang 2013, beide in Jekaterinburg gebaut. Der abweichend vom übrigen Fahrzeugpark weiß/blau lackierte Wagen 71-403 ist meist abgestellt und hat schon seit Jahren Probleme mit der Elektronik, die infolge Überhitzung zu Ausfällen führt. Außerdem sind rund 20 Arbeitswagen vorhanden, darunter in desolatem Zustand mit Tw 020 auch ein zweitüriger T3SU des Baujahrs 1977 aus Twer, der zuletzt als Fahrschulwagen fungierte.

Tw 099 des Typs 71-403 ist seit März 2009 in Orjol und als einziges Fahrzeug nicht rot lackiert. Der Wagen wird wegen Elektronikproblemen selten eingesetzt und blickt einer ungewissen Zukunft entgegen ALLE AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS VON 22. UND 23. MAI 2019: BERNHARD KUSSMAGK



In luftiger Höhe „informieren" Blechschilder über verkehrende Linien und deren Intervalle

entrichten bei den überwiegend älteren Damen mit typisch russischem Schal, die sich durch die vollen Bahnen schieben.
Die Straßenbahn lebt von der Substanz, der Wagenpark ist überaltert. Der Gleiszustand ist desolat und nur selten erreichen die Bahnen Geschwindigkeiten jenseits der 25 Kilometer pro Stunde. Hier besteht mit Blick auf die Zukunft, genau wie beim Wagenpark, dringender Handlungsbedarf. Die Achillesferse des Betriebes ist die schmale Okabrücke im Zentrum, über die sich fünf Obuslinien und zwei Straßenbahnlinien quälen, hier herrscht tagsüber ständig Stau. Sollte diese eines Tages durch einen Neubau ersetzt werden, kann an dieser Stelle möglicherweise das Damoklesschwert über der Tram schweben. Wird die Stadtverwaltung die Bedeutung der Straßenbahn erkennen und ihr eine Zukunft geben? Wird es Gleise und sinnvollerweise einen eigenen Gleiskörper auf einer neuen Brücke geben? Auch von neuen, zeitgemäß niederflurigen Fahrzeugen fehlt derzeit jede Spur … BERNHARD KUSSMAGK

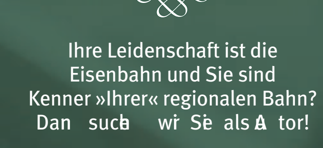
Die geschilderten Sachverhalte geben den Stand vom Sommer 2019 wieder.

Einsteigen, bitte!



6 o Se te · ca. 6 o A b.
ISBN 9 8-3-6 303-082-6
€ [D] 24,9

Mit rund 160 größtenteils unveröffentlichten Aufnahmen wecken Roland Priester und Stephan Lücke nostalgische Erinnerungen an die Straßenbahnbetriebe im Saarland. Die Bilder dokumentieren Geschichte und Betriebsalltag der Saarbahn zwischen Saargemünd und Lebach sowie der Straßenbahnbetriebe in Saarbrücken, Neunkirchen, Saarlouis und Völklingen.



Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dan suc wi Se als A tor!

We e e I ormat o auf **www.suttonverlag.de/autorensuche**











Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE

2 8 Se te · ca. 6 o A b.
ISBN 9 8-3-6 303-02 -3
€ [D] 9 9

Die Naumburger Straßenbahn, einer der kleinsten Betriebe in Deutschland, war als Ringbahn mit 5,3 Kilometern Streckenlänge einzigartig in Europa. Straßenbahnfahrer Mike Ewald lädt zu einer Zeitreise durch die bewegte Geschichte der Wilden Zicke ein: von der Inbetriebnahme der Dampfstraßenbahn 1892, über den elektrischen Betrieb ab 1907, die teilweise Stiillegung ab 1991 bis hin zum enthusiastischen Wiederaufbau einer Teilstrecke bis 2007.





JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT **UNTER SUTTONVERLAG.DE***

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

SUTTON



Einsatz der DVG-Variobahn zu Testzwecken im niederländischen Rotterdam im Juni 1999. Gut sind die drei Fahrwerke des Fünfteilers zu erkennen, von denen das unter dem Mittelmodul nicht angetrieben war
FRITS VAN DER GRAGT/SLG. VDVA

Modern, aber erfolglos

Duisburger Variobahn 2000 ■ Ende 1996 lieferte Adtranz eine Variobahn an die DVG. Doch lief zu dieser Zeit der Einbau neuer Niederflurmittelteile in die hochflurigen Linienwagen, was eine Serienbeschaffung der Variobahn erübrigte. Zu Präsentationszwecken reiste der Einzelgänger in verschiedene Städte und ging nach 19 Jahren schließlich als Exponat Richtung Norwegen

Die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) überraschte 1995 mit der Nachricht, zu Testzwecken eine vollständig niederflurige Variobahn bestellt zu haben um damit den Übergang auf eine neue Fahrzeuggeneration einzuleiten. Zu diesem Zeitpunkt waren die eingesetzten hochflurigen Achtachser der Bauart GT8NC-DU gerade mal zwischen zwei und neun Jahre alt. Auch wurde der Umbau der speziell auf Duisburger Verhältnisse zugeschnittenen Wagen in Zehnachser durch Einfügen eines weiteren Mittelteiles mit Niederfluranteilen ab 1996 vorbereitet. Wozu dann eine neue Fahrzeuggeneration?

Bereits 1994 baute ABB für Chemnitz den ersten Prototypen einer Variobahn genannten Fahrzeugtype mit 2,65 Meter Breite als Einrichtungswagen. Wie auch das von AEG 1990 erstmals in Bremen vorgestellte Fahrzeug war dieser zu 100 Prozent niederflurig. Variobahn deshalb, weil das Fahrzeug mit Kopf-, Trieb- und Laufwerksmodulen und dazwischen eingehangenen Fahrgastmodulen modular aufgebaut und in verschiedenen Längen ausgeführt werden konnte. Die Fachwelt sprach daher auch von einem Multigelenkwagen. Eine technische Neuheit waren die über Scharniere drehsteif mit dem Wagenuntergestell verbundenen Trieb- und Laufwerke. Dieser Radnabenantrieb kam ohne Getriebe aus. Für Duisburg entstand eine ebenfalls fünfteilige Ausführung, die aber als Zweirichtungswagen gebaut wurde und nur eine Breite von 2,30 Metern besaß. Für ein eher schmales Fahrzeug sah der Hersteller dann auch bessere Vermarktungschancen als für den sich an Stadtbahnnormalien orientierenden breiten Typ. Bei der DVG waren aber Teile des Netzes selbst für Fahrzeuge dieser Breite nicht nutzbar, da der Gleismittenabstand dort nur den Einsatz 2,20 Meter breiter Fahrzeuge zuließ, sodass ohne kostspielige Umbauten der Aktionsradius eines breiteren Wagens beschränkt war. Die Türverteilung auf die einzelnen Wagenteile auf der in Fahrtrichtung rechten Seite war: 1-2-0-2-0 jeweils mit doppelten Außenschwenktüren. Je Modulseite war einer der insgesamt vier Türen als Notausstieg an Hochbahnsteigen ausgelegt.



Blick in das Wageninnere. Der Fahrzeugboden ist durchgehend stufenlos, die Sitze in Abteilanordnung befinden sich teilweise auf Podesten. Die Anordnung von Doppel- und Einzelsitzen wechselte von Modul zu Modul
HORST VÖLKEL/SLG. VDVA

Nur beschränkt einsetzbar

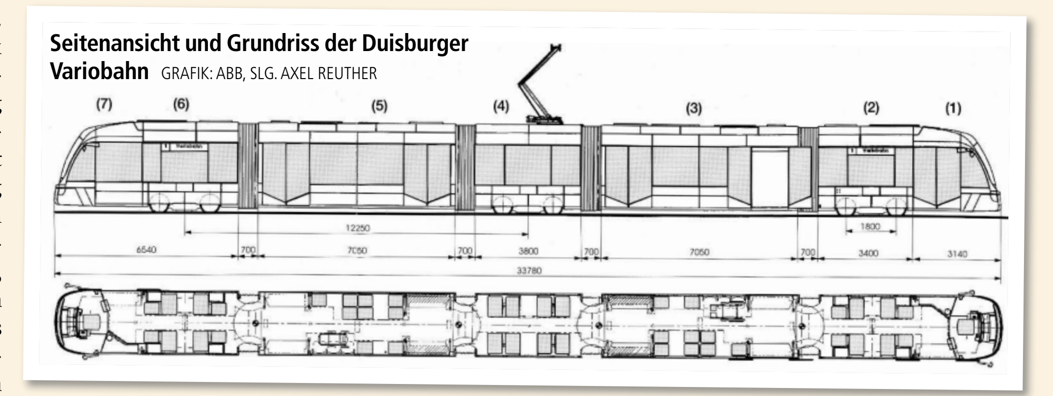
Anfang Dezember 1996 nahm die DVG ihre Variobahn in Empfang. Der Hersteller hieß nun Adtranz, der Anfang 1996 durch Zusammenschluss der ABB Verkehrssysteme und der bis dahin als AEG firmierenden Verkehrstechniksparten von Daimler-Benz entstanden war. Das über 33 Meter lange Fahrzeug erhielt die zukunftsträchtige Nummer 2000 und trug die Typenbezeichnung 6NGT-LDZ. Werbewirksam wurde darauf hingewiesen, dass es sich um die erste 100-Prozent-Niederflurbahn im

Technische Daten

Länge (über Wagenkasten):	33,78 m
Breite:	2,30 m
Höhe (über Dachgeräte):	3,30 m
Fußbodenhöhe über SO:	0,35 m
Einstiegshöhe über SO:	0,32 m
Leergewicht:	35,65 t
Raddurchmesser:	0,63 m
Sitzplätze:	48
Stehplätze (4 Pers./m²)	193
Motorleistung:	8 x 45 kW
Achsfolge:	Bo+2+Bo
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h



Im Mai 1998 konnte Tw 2000 auf Probefahrt an der Haltestelle Rathaus Hamborn im Verlauf der Linie 903 fotografiert werden. Wegen des im Oberflächenverkehr notwendigen Fahrkartenverkaufs beim Fahrer besaß er in Fahrtrichtung links vorne eine Einstiegstüre AXEL REUTHER



Seitenansicht und Grundriss der Duisburger Variobahn GRAFIK: ABB, SLG. AXEL REUTHER

Bundesland Nordrhein-Westfalen handele. Auch war das Fahrzeug mit LZB-Technik ausgerüstet und somit für den fahrerlosen Betrieb vorbereitet. Die Inbetriebsetzung zog sich bis Mai 1997 hin, da die elektrische Ausrüstung bei Lieferung noch nicht komplett war und deren Komplettierung in Duisburg mehrere Monate in Anspruch nahm. Auch die daran anschließenden Probefahrten nahmen länger Zeit in Anspruch als vorgesehen, sodass das Fahrzeug erst ab Frühjahr 1998 im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden konnte. Als einzige kamen dafür die Linien 903 von Hüttenheim nach Dinslaken und die auf einem Teilstück der 903 eingesetzte Linie 902 infrage, die für den 2,30 Meter breiten Wagen keine Einschränkungen notwendig machte. Nach nur einem Jahr musste der ursprüngliche Hoffnungsträger aufgrund notwendig gewordener Nachbesserungen im Februar 1999 abgestellt und umgebaut werden. Der Tw 2000 erhielt daraufhin neue, verbesserte Drehgestelle und Bremssteuergeräte sowie eine neue Software.

Testfahrten in anderen Städten

Von einer Serienbestellung sprach nun niemand mehr, da alle Achtachser mit einem Niederflurteil in Zehnachser erweitert worden waren. Bei der chronischen Finanzknappheit Duisburgs wäre eine Finanzierung trotz Zuschüssen ohnehin zum Problem geworden. Nach Abstellen der „Kinderkrankheiten" des schmalen Zweirichters suchte der Hersteller nun potenzielle Kunden bei anderen Betrieben und lieh sich den Wagen für dortige Probefahrten aus. So weilte die Variobahn im Juni 1999 für jeweils 14 Tage in Amsterdam und Rotterdam. Im Mai und Juni 2000 rollte das Fahrzeug in Potsdam. Alle drei Betriebe entschieden sich aber für Konkurrenzprodukte. In Potsdam fiel auf, dass es dort im Namen der Firma Stadler unterwegs war. Nach der Übernahme von Adtranz durch Bombardier musste das Produkt Variobahn 2000 aus kartellrechtlichen Gründen abgegeben werden und Stadler Pankow erhielt die Lizenz zu deren Bau.

Zu Hause in Duisburg teilte die Variobahn das Schicksal vieler Einzelstücke bei anderen Betrieben und wurde zum ungeliebten Außenseiter. Vor seinem Einsatz in Potsdam erhielt er einen Scherenstromabnehmer anstelle des bisherigen Einholmstromabnehmers, wie ihn auch die übrigen Straßenbahnwagen der DVG trugen. Häufiger fand der Tw 2000 im Fahrschuldienst Verwendung, kam aber auch immer wieder mal auf der Linie 903 zum Einsatz, allerdings nur in seltenen Fällen bis Dinslaken. Auch auf der Zusatzlinie 902 war er hin und wieder im Einsatz. Ende 2001 bekam er in der Vorweihnachtszeit eine Beklebung mit Weihnachtsmotiven, ein Jahr später dann auch Leuchtbänder um den Wagenkasten und die Fenster und erhielt so noch einmal etwas Aufmerksamkeit.

Im Oktober und November 2005 kam das Duisburger Einzelstück in Nürnberg zu Probefahrten zum Einsatz, was dort zu einem Auftrag von acht Fahrzeugen dieser Bauart – aber in einer gegenüber dem Prototypen stark abgewandelten Ausführung – führte.

Abgabe nach Norwegen

In seiner Heimat stand der Wagen immer häufiger auf dem Rand, die Ersatzteilsituation gestaltete sich zunehmend schwierig, sodass er nach 2010 schließlich betriebsunfähig abgestellt werden musste. Die DVG trachtete danach, das ungeliebte Einzelstück loszuwerden, was 2014 gelang. Im Zusammenhang mit der Aufarbeitung der alten GT10NC-DU kam es zum Kontakt mit der im Service für Schienenfahrzeuge tätigen und im norwegischen Oslo ansässigen Firma Daimex. Diese bekundete Interesse an der Übernahme. Der Wagen sollte dort sogar betriebsfähig aufgearbeitet werden, um, so hieß es zunächst, auf einer kurzen Strecke im Park eines Schulungszentrums in der Nähe von Oslo eingesetzt zu werden. Die Übergabe kam 2015 zustande und im Dezember verließ die Variobahn die Gleise Duisburgs zunächst mit Ziel Wesel, wo Daimex auf einem angemieteten Werkstattgelände auch Zehnachser der DVG sanierte. Im Sommer 2017 gelangte das Einzelstück per Schiff nach Norwegen. Die ursprünglichen Pläne für seine Weiterverwendung hatten sich nun allerdings geändert. Die Unterbringung erfolgte als statisches Objekt in einer Ausstellungshalle in einem Stadtteil von Fagerness, etwa 200 Kilometer nordwestlich von Oslo. Die Karriere der Variobahn in Duisburg endete nach 19 Jahren. Die Verbreitung dieser Konstruktion an sich entwickelte sich vor allem nach der Übernahme durch Stadler recht positiv. Fahrzeuge dieses Typs stehen in verschiedenen deutschen Städten, aber auch in Graz, Helsinki, London oder Sydney erfolgreich im Einsatz.

AXEL REUTHER



Die kantigen T6A5 werden bald aus der tschechischen Hauptstadt verschwunden sein. Zu den Einsatzgebieten der letzten Jahre gehörte auch die Linie 15, hier der Tw 8646 am 13. März 2017 als Solowagen in der Straße Dlážděná zwischen Masarykovo-Bahnhof und Hauptbahnhof FREDERIK BUCHLEITNER

Kantiges Auslaufmodell

Prager T6A5 vor Einsatzende Mit der 2019 abgeschlossenen Auslieferung aller 250 Škoda-ForCity Alfa Typ 15T sowie mit den in letzter Zeit in größerer Zahl reaktivierten Škoda-Niederflurwagen Typ 14T sind die kantigen Tatra T6A5 in der tschechischen Hauptstadt bald überflüssig und im Bestand bereits stark dezimiert. Ihre endgültige Ausmusterung ist schon 2020 vorgesehen

Seit dem Frühjahr 2020 sind die T6A5 in Prag nahezu ausschließlich als Reservefahrzeuge außerplanmäßig unterwegs, zudem gibt es noch Einsätze als Verstärker während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie 21 zwischen Levského und Radlická. Von den ursprünglich 150 Vierachsern der Nummernreihe Tw 8601–8750, die ČKD Tatra zwischen 1995 und 1997 in drei Serien auslieferte, waren im Mai 2020 neben drei langfristig zur Erhaltung vorgesehenen und einsatzbereiten Museumswagen gerade noch zehn Stück betriebsfähig in den Depots Motol sowie Žižkov stationiert. Von den zahlreichen abgestellten Exemplaren warteten über drei Dutzend im Betriebshof Hloubetin sowie weitere T6A5 in der Hauptwerkstätte Hostivař auf potenzielle Käufer – oder den Schrotthändler. Schon seit Frühjahr 2019 bietet der Verkehrsbetrieb Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP) die T6A5 offiziell zum Stückpreis von 350.000 tschechischen Kronen an. Das entspricht umgerechnet aktuell etwa 12.750 Euro, hinzu kommt die Mehrwertsteuer.

Langsamer Niedergang seit 2015

Die stufenweise Ausmusterung der T6A5-Triebwagen begann in Prag jedoch bereits 2015 mit der Außerbetriebnahme des Tw 8605. Ein Jahr später verkaufte DPP 20 Wagen nach Sofia in Bulgarien sowie weitere zehn ins ukrainische Charkiw. Es folgten 2017/2018 noch einmal sieben Prager T6A5 in die ukrainische Hauptstadt Kiew sowie bis zum Mai 2020 weitere Lieferungen nach Sofia und Charkiw.

Schon seit 2014 ist der T6A5 8702 in den Bestand der historischen Fahrzeuge übergegangen und wird im städtischen Museumsdepot Střešovice betriebsfähig erhalten. Zusätzlich ist seit 2020 der T6A5-Erstling Tw 8601 zusammen mit dem letztgebauten T6A5 8750 designierter Museumswagen im Depot Žižkov. Auch Wagen 8721 soll langfristig in Prag erhalten bleiben, jedoch auf einem Denkmalsockel bei einem Jugend-

Bestandsentwicklung T6A5 Prag

Lieferserie 1995	80 Wagen (Tw 8601–8680)
Lieferserie 1996	50 Wagen (Tw 8681–8730)
Lieferserie 1997	20 Wagen (Tw 8731–8750)
Abgabe 2016	30 Wagen (20x Sofia, 10x Charkiw)
Abgabe 2017	11 Wagen (10x Sofia, 1x Kiew)
Abgabe 2018	7 Wagen (6x Kiew, 1x Exponat in Prag)
Abgabe 2019	20 Wagen (10x Sofia, 10x Brünn)
Abgabe 2020	bislang 3 Wagen (Charkiw)
Einsatzbestand aktuell ausgemustert abgestellt in Prag	10* (Tw 8611, 8629, 8637, 8658, 8716, 8733, 8739, 8744, 8747, 8748) 9 Wagen 57 Wagen
* zuzüglich Museumswagen 8601 (1. Serie), 8702 (2. Serie), 8750 (3. Serie)	STAND: MAI 2020



Am 29. April 2020 fährt eine T6-Doppeltraktion gebildet aus den beiden Wagen 8637 und 8748 im Reserveeinsatz auf der Linie 9 an der Haltestelle am Hauptbahnhof ein. Diese nachfragestarke Hauptlinie bildete noch vor wenigen Jahren ein Haupteinsatzgebiet der T6A5 ANDREW THOMPSON (2)



Vereinzelt trugen die Prager T6A5 auch Vollreklame, hier der Tw 8695 am 13. März 2017 mit der nur kurzzeitig angebrachten Werbung für Urlaub in Tirol im Einsatz auf Linie 5 FREDERIK BUCHLEITNER



Unweit der Endstelle Nádraží Podbaba steht auf dem Campus der Technischen Hochschule ČVUT der Tw 8721 auf einem eigens erstellten Denkmalsockel neben der Gartenbahnanlage eines Jugendhauses. Der abgestellte T6A5 ist in dortige Weiterbildungsprojekte eingebunden

haus, dass sich auf technische Weiterbildungsprojekte spezialisiert hat.

Problemfall Schwenktüren

Weil mit der Einführung der Niederflurwagen für einen barrierefreien Zugang mit stufenlosem Einstieg an vielen Haltestellen auch die Bahnsteige erhöht wurden, gibt es für die Tatra T6A5 bei diversen Stationen Profilprobleme, weil die weit ausschwenkenden Türen der T6A5 an Bahnsteigkanten anstoßen, was letztlich dazu führte, dass die Wagen nicht mehr freizügig im ganzen Netz einsetzbar sind. Überdies haben die T6A5 wegen ihrer Wagenkastenbauform den Nachteil, dass bei der ersten und dritten Tür im Bereich der Verjüngung zu den Fahrzeugenden hin jeweils ein breiter Spalt entsteht, der im Bereich von Haltestellen mit Bahnsteigen als kleines Einstiegshindernis und daher auch gewisses Unfallrisiko eingestuft werden muss. Dieser technische Umstand sowie das reine Hochflurprofil der Vierachser sind die zwei Hauptgründe, weshalb eine endgültige Außerbetriebnahme statt eines Refitprogramms angestrebt wird. Auch die tschechische Zulieferindustrie setzt für radikale Revisionen von Altfahrzeugen auf Ersatzneubauten mit neuen Wagenkasten oder neu eingebauten Niederflurmittelteilen des seit 2005 bewährten Typs T3.PLF, statt mit der Bauart T6A5 noch herumzuexperimentieren.

Viel kurzlebiger als Tatra T3

Die ursprünglich als Nachfolger der legendären Tatra T3 konzipierten T6A5 werden somit – zumindest in Prag – vom Vorgängermodell noch um Jahrzehnte überlebt werden. Zu ihrer Blütezeit waren die bewusst modern in anthrazit-rot-weiß lackierten T6A5 sowohl in Doppeltraktion auf den nachfragestarken Linien unterwegs wie auch als Einzelwagen auf den Nebenstrecken und den Nachtlinien. Wegen der elektrischen Thyristorsteuerung haben die

T6A5 eine Akustik, welche sie von den früheren Tatra-Modellen deutlich unterscheidet. Auch die 2+1 Bestuhlung einiger T6A5 war ein Unterschied zum sonstigen Prager 1+1 Standard der verschiedenen T3-Serien.

Die T6A5 sind eine technische Weiterentwicklung der bereits in den 1980er-Jahren produzierten T6B5. Ab 1983 begann die Produktion von insgesamt 1.279 Exemplaren der eckigen T6B5 in unterschiedlichen Ausführungen für Straßenbahnbetriebe im ganzen Ostblock. Lieferungen gingen nach Bulgarien, Weißrussland, Lettland, Russland, Usbekistan und in die Ukraine. Sogar ins nordkoreanische Pjöngjang gingen die T6B5. Die Produktion für die T6B5 wurde erst nach 20 Jahren 2003 eingestellt.

Für den Einsatz in tschechoslowakischen Städten brauchte die Reihe T6B5 allerdings diverse bauliche Anpassungen und so konstruierten die Ingenieure von ČKD die maßgeschneiderte Version als Typ T6A5 mit den ersten beiden Prototypen 1991. Bis 1998 produzierte ČKD Tatra dann insgesamt 297 dieser 14,7 Meter langen Solowagen für Prag, Brünn (Brno), Ostrava, Bratislava und Košice.

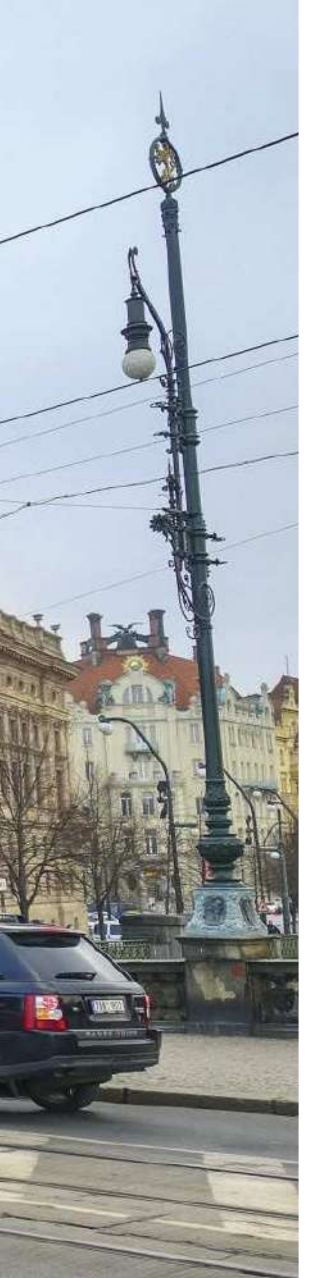
In Brünn noch mit Zukunft

Anders als in Prag dürften sich in den übrigen Städten die T6A5 im Regeldienst wie auch als Betriebsreserve noch länger halten. Insbesondere, weil in Brünn die Flotte der 20 T6A5 nach 20 Einsatzjahren ab 2015 gründlich revidiert worden ist und der Verkehrsbetrieb DPMK im Mai 2019 auch zehn der Gebrauchtwagen aus Prag übernommen hat. Acht davon wurden bis Oktober 2019 überholt und dem Betriebsdienst übergeben. Ein früherer Prager Wagen ist in Brünn als Ersatzteilspender stillgelegt worden, während ein anderer Wagen nur als Rangierfahrzeug auf dem Betriebshof Verwendung findet. In Brünn sind die aus der tschechischen Hauptstadt „übergesiedelten“ T6A5 als Tw 1221–1229

OBEN Am 10. März 2016 ist der T6A5 8626 als Solowagen auf dem damaligen Streckenverlauf der Linie 6 auf der Moldaubrücke Most Legií vor dem imposanten Nationaltheater unterwegs. Der heutige Verlauf der Linie 6 führt nicht mehr über diese Brücke
ANDREW THOMPSON



RECHTS Das T6A5-Pärchen 8629+8630 als Doppeltraktion auf der Linie 25 an der Bělohorská. Während der führende Triebwagen aktuell noch im Einsatzbestand ist, wartet Tw 8630 schon seit Sommer 2019 abgestellt auf einen potenziellen Käufer
FREDERIK BUCHLEITNER



Die Prager Tatra-Zukunft ist teilweise niederflurig

Neben der ohnehin noch längerfristig mit verschiedenen älteren Tatra-Bauarten bestückten Nostalgielinie 23 haben mindestens die teilniederflurigen Tatra-Typen T3R.PLF sowie KT8D5R.N2P eine längerfristige Einsatzperspektive im Linienverkehr der tschechischen Hauptstadt. Die einteiligen T3R.PLF sind Wagenkastenneubauten, die dem Grundkonzept des bewährten Modells T3 folgen und davon abweichend über einen abgesenkten Niederflurbereich zwischen den Drehgestellen im Bereich der Mitteltür verfügen. Ab 2006 entstanden zunächst 33 T3R.PLF, die jüngste Serie Wagenkästen dieser Bauart hat DPP erst im Frühjahr 2020 beauftragt. Demnach wird der letzte T3R.PLF erst 2026 – 66 Jahre nach dem zugrunde liegenden T3-Prototyp – in Betrieb gehen.

Die KT8D5R.N2P hingegen sind aus den ab 1986 beschafften, kantigen Zweirichtungs-Gelenkwagen KT8D5 entstanden. Von 2004 bis 2014 modernisierte DPP diese Wagen dergestalt, dass anstelle des mittleren Wagenteils ein neues Niederflursegment eingesetzt wurde. Dabei erhielten die Wagen um den Wert 50 erhöhte Wagennummern. Neben den original nach Prag gelieferten KT8D5 sind in diesen Umbau auch einzelne ursprünglich nach Košice gelieferte und über Zwischenstationen in Strausberg oder Miskolc später übernommene Wagen eingereiht. MSP



Tw 8257 und 8557 auf Linie 22 am 19. April 2019. Die erste Serie der T3R.PLF erhielt eine abweichende Lackierung in Dunkelrot und Silber. Die letztgebauten T3R.PLF und die künftige Serie tragen rot-cremefarbenen Lack ROBERT SCHREMPF



in den Bestand eingereiht, hinter denen sich die Prager Wagen 8613, 8646, 8652, 8664, 8666, 8676, 8681 und 8686 verbergen.

Dreifachtraktionen

Sowohl in Brünn als auch in der slowakischen Hauptstadt Bratislava hatten die jeweiligen Verkehrsbetriebe im Sommer 2019 damit begonnen, die T6A5 auf ausgewählten Linien beziehungsweise Kursen sogar in Dreifachtraktionen einzusetzen. In Ostrava werden die Wagen nur bei Großveranstaltungen als Verstärker in Dreifachtraktion eingesetzt, was derzeit im Zuge der Corona-Beschränkungen nicht der Fall ist. In Kosice ist der Tw 617 auch schon für Nostalgiefahrten eingesetzt worden, obwohl das Fahrzeug intern noch nicht als Museumswagen deklariert ist.

Auch in Prag wird das Summen der T6A5 nicht gänzlich verstummen, sind doch die drei Museumswagen weiterhin betriebsfähig im Bestand. ANDREW THOMPSON/MSP

DIE **BESTEN** **INSPIRATIONEN** UND **IDEEN** FÜR IHREN **URLAUB 2020**



NEU



SECRET CITYS DEUTSCHLAND

60 charmante Städte abseits des Trubels

Hardcover
192 Seiten · ca. 280 Abb.
978-3-7343-**1576**-3 · €[D] 29,99

Individualreisende aufgepasst: Deutschlands sehenswerte Städte abseits der Massen. 60 Hidden Places und ihre (bislang) unbekannten Schätze.

NEU



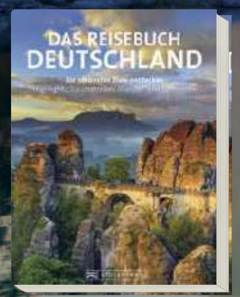


LUST AUF DEUTSCHLAND

Faszinierende Reiseziele, die Sie kennen sollten

Softcover
168 Seiten · ca. 180 Abb.
978-3-7343-**2076**-7 · €[D] 19,99

Stadt oder Natur, Strand oder Berge: In Deutschland findet jeder sein Traumziel – wir zeigen Ihnen 50 Highlights für den Urlaub vor der Haustür.



384 Seiten · ca. 750 Abb.
978-3-7343-**1340**-0 · €[D] 24,99

Gebirge, Seen, Küsten, Kulturdenkmäler und geschichtsträchtige Städte Von der Nordsee bis zu den Alpen: 111 Empfehlungen für Ihre Deutschlandreise.



168 Seiten
978-3-7343-**1493**-3 · €[D] 19,99

Keine Mails, keine Nachrichten, keine Anrufe – nur Ruhe, Natur und Erholung pur. Ein Bildband für Smartphone-Geplagte. Erholung garantiert!



320 Seiten · ca. 350 Abb.
978-3-7343-**1279**-3 · €[D] 39,99

Das perfekte Geschenk und Inspirationsbuch für alle, die Deutschland zu Fuß erkunden möchten. Jedes Wanderparadies mit 3-4 Tourenvorschlägen.



288 Seiten · ca. 250 Abb.
978-3-7343-**1661**-6 · €[D] 15,00

Dieser Jubiläumsband nimmt Sie mit auf 99 sagenhafte Wanderungen durch Deutschland. Erfahren Sie Geheimnisvolles, Wunderbares, uvm.

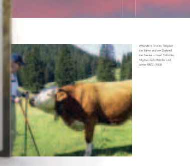
BESTSELLER

WOCHENEND´ UND WOHNMOBIL

Die schönsten Ausflüge in Deutschland – Freiheit auf vier Rädern

Softcover
168 Seiten · ca. 150 Abb.
978-3-7343-**1288**-5 · €[D] 19,99

20 wunderschöne Ausflugstouren zwischen Flensburg und Füssen – perfekt für ein unvergessliches Wochenende. Mit Tipps zu Stellplätzen.






288 Seiten · ca. 250 Abb.
978-3-7343-**1274**-8 · €[D] 29,99

Mit dem Wohnmobil kreuz und quer durch Deutschland reisen: die schönsten Routen, Ausflugstipps und Sehenswürdigkeiten.



168 Seiten · ca. 300 Abb.
978-3-7343-**1572**-5 · €[D] 29,99

50 Ziele zwischen Sylt und Berchtesgadener Land, Eifel und Spreewald – da wird garantiert jeder Reisemobilist fündig!



288 Seiten · ca. 300 Abb.
978-3-7343-**1876**-4 · €[D] 29,99

Kurvenhatz und Kehrengenuss – die Alpen sind das perfekte Ziel, um Biker-Träume wahr werden zu lassen. Mit praktischen Infos, Karten und GPS-Daten.



320 Seiten · ca. 300 Abb
978-3-7654-**8751**-4 · €[D] 29,99

Ausgehend von 49 Standorten in Deutschland werden auf 100 Touren alle Motorrad-Regionen der Republik erkundet und miteinander vernetzt.

BESTSELLER



DIE SCHÖNSTEN MOTORRADTOUREN IN DEUTSCHLAND

40 Touren von den Alpen bis an die Nordsee

Hardcover
168 Seiten · 180 Abb.
978-3-7654-**5762**-3 · €[D] 29,99

40 schöne Touren in allen Regionen Deutschlands führen von den Alpen bis zur Ostsee. Mit vielen praktischen Tipps und umfangreichem Serviceteil.




GEWINNEN SIE attraktive PREISE,
die Ihren Urlaub zu etwas Besonderem machen

1. PREIS
FÜR **2 WOCHEN**

2. PREIS
FÜR **1 WOCHE**



EIN **WOHNMOBIL***

3. PREIS



EIN ORIGINAL
STRANDKORB

4. PREIS



EINE FASZINIERENDE
BALLONFAHRT

...UND VIELE MEHR!

JETZT TEILNEHMEN AUF DEUTSCHLAND.BRUCKMANN.DE



DIESE UND VIELE WEITERE TITEL JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** ODER DIREKT BESTELLEN AUF **DEUTSCHLAND.BRUCKMANN.DE**



*Modell nach Absprache und Verfügbarkeit

Bruckmann Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Ab 1991 kamen in zwei Schüben insgesamt 16 GT4 aus Stuttgart und Freiburg nach Nordhausen. Dort fuhren die Gelenkwagen bis 2011 noch regelmäßig auf Linie. Am 10. Juni 2008 ist Tw 80 unterwegs nach Nordhausen Ost
MICHAEL BEITELSMANN



Aufbau Ost

„Westimporte“ für frühere DDR-Straßenbahnbetriebe ■ Vor 30 Jahren, im Sommer 1990, bahnte sich Deutschlands Wiedervereinigung an. Dank dieser fanden gut erhaltene Straßenbahnwagen beispielsweise von Rhein und Neckar ab August 1990 den Weg in die östlichen, neuen Bundesländer und lösten dort meist völlig überalterte Zweiachser ab. Ein Überblick auf ein besonderes Kapitel deutsch-deutscher Straßenbahngeschichte

Als Deutschland im Herbst vor 30 Jahren den Zusammenschluss von Ost und West beging, hatten zahlreiche Straßenbahnbetriebe im Osten noch immer nennenswerte Stückzahlen zweiachsiger Gotha- und Rekowagen in Betrieb. Zwar lief 1990 noch die Beschaffung von Gelenkwagen des Typs Tatra KT4D, die in den meisten der betroffenen Unternehmen die Zweiachser sukzessive ablösen sollten, doch bedingt durch die gravierenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umwälzungen standen die Betreiber vor einem Dilemma: Deren wirtschaftliche Situation ließ eine weitere Beschaffung von Neufahrzeugen in großer Stückzahl zumindest kurzfristig nicht zu, andererseits galt es dringend, die Straßenbahn zu beschleunigen, wollten die Betriebe nicht völlig gegen die neue Freiheit der individuellen Mobilität verlieren. Zudem zeichnete sich mit dem Auftreten der Niederflurtechnik eine generelle Revolution der klassischen Straßenbahn ab, womit sich die Frage stellte: Jetzt noch teure Hochflurwagen neu beschaffen oder besser wenige Jahre auf serienreife Niederflurer warten? Doch es half nichts, die betagten, rumpelnden Zweiachser hatten als leistungsfähiges Verkehrsmittel im Alltag keine Chance mehr.



Der später in Tw 92 umgezeichnete Freiburger GT4 111 fuhr zunächst in Nordhausen noch mit Freiburger Nummer und Lackierung, hier am Depot. Der Wagen ist jetzt als Tw 168 in Halberstadt THOMAS NEBELUNG (2)



Am 28. März 1998 ist auf der Leimbacher Straße in Nordhausen der GT4 Nr. 76 Richtung Parkallee unterwegs. Der Wagen schied 2001 nach der ersten Combino-Lieferung aus dem Bestand BERNHARD KUSSMAGK

Gebrauchtwagen für den Aufbau Ost

Betrieb	Typ	Stückzahl*
Brandenburg	GT4 (ZR)	3
an der Havel	DÜWAG GT8	1
Dessau	DÜWAG GT8	14
Erfurt	DÜWAG M8C	2**
Gotha	DÜWAG GT6 (ZR)	6
	DÜWAG GT6 Mannheim	10
	DÜWAG GT8NF	5
Görlitz	DÜWAG GT6 Mannheim	3
Halberstadt	GT4	10
	GT4 (ZR)	6
	T2 (Schleifwagen)	1
Halle an der Saale	GT4	39
Jena	DÜWAG GT6 (ZR)	1
Schöneiche	GT6 (ZR)	10***
Nordhausen	GT4	12
	GT4 (ZR)	4
	Summe	127

* nach Übernahme aus den alten Bundesländern in Betrieb genommene Wagen; ** leihweise; *** davon 1 Tw weiter nach Cottbus

Die kurzfristig angelegte Lösung des Problems gestaltete sich so pragmatisch wie genial. Allen voran in Stuttgart ergab sich durch die radikale Umstellung weiterer schmalspuriger Straßenbahnlinien auf regelspurigen Stadtbahnbetrieb die Verfügbarkeit großer Mengen in gutem Pflegezustand befindlicher GT4, die für den Schrottplatz zu schade schienen. Und so rollten bald Straßenbahntransporte über die gerade erst geöffnete und bald schon verschwundene innerdeutsche Grenze, zuerst nach Halle an der Saale, schon bald in weitere Straßenbahnstädte. Insgesamt zehn Betriebe nahmen seither immerhin 127 Gebrauchtwagen in Betrieb, die aus den Straßenbahnbetrieben Bielefeld, Bochum, Duisburg, Freiburg, Heidelberg, Mannheim, Stuttgart sowie – leihweise für einige Monate – Essen stammten. Darüber hinaus kamen weitere 20 Wagen als Ersatzteilspender in die ehemaligen DDR-Betriebe. Geordnet nach Bundesländern möchte dieser Beitrag im Folgenden nun die teilweise bis heute andauernden Gebrauchtwageneinsätze im Osten vorstellen.

Thüringen
Straßenbahn Nordhausen

Die alte Hansestadt Nordhausen im nördlichen Thüringen liegt reizvoll am Südrand des Harzes. Trotz großer Kriegsschäden und dem darauffolgenden modernen Wiederaufbau sind noch Reste der mittelalterlichen Bebauung vorhanden. Die Straßenbahn, die in Nordhausen seit dem 25. August 1900 fährt, benutzt seit den 1960er-Jahren überwiegend die neu angelegten breiten Trassen mit oft angrenzenden Plattenbauten, auch im Stadtzentrum. Dennoch sind einige Abschnitte, besonders an der Linie zum Altentor, bis heute eingleisig.

Nach der Wende sah die Fahrzeugsituation in dem kleinen Betrieb nicht rosig aus. Für die beiden betriebenen, meterspurigen Linien setzten die Stadtwerke sowohl Gotha-Zweiachser als auch Gotha-G4-Gelenkwagen ein, die die kleine Werkstatt zwar nach besten Kräften pflegte, aber die schon lange nicht mehr zeitgemäß waren. So freute sich die Geschäftsführung der Nordhäuser Straßenbahn, dass die baden-württembergischen Städte Stuttgart und Freiburg ihre zur Ablösung anstehenden GT4-Gelenkwagen aus Esslinger Produktion kostengünstig anboten. Ab 1991 wurden so nach und nach insgesamt 16 Fahrzeuge nach Nordthüringen überführt, wobei die Stuttgarter Einrichtungswagen mit den Nummern 71 bis 82 eingereiht wurden, die Freiburger Zweirichtungswagen folgten 1994 und erhielten die Betriebsnummern 91 bis 94. Als Ersatzteilspender gelangten zudem die Freiburger GT4 119, 120, 122 sowie die Stuttgarter GT4 489, 557, 559, 566 nach Nordhausen. Mit diesem Fuhrpark konnte der Gesamtauslauf der mittlerweile als Linien 1 und 2 bezeichneten Straßenbahn abgedeckt werden, und die Zweiachser sowie die G4 wurden 1994 auf das Abstellgleis geschoben.

Älter als die Vorgänger

Obwohl die GT4 mit ihren Baujahren zwischen 1959 und 1966 teilweise älter waren als die zuvor eingesetzten, ausschließlich aus Gothaer Produktion stammenden Fahrzeuge, wurden sie durch ihre insgesamt vor allem im Vergleich zum G4 bessere Beschleunigung, die elegant-runden Formen und mit ihrer frischen gelb-weißen Lackierung als Fortschritt wahrgenommen. Einhergehend mit der nach und nach durchgeführten Gleissanierung konnten die Stadtwerke Nordhausen den Betrieb wesentlich modernisieren.



Ost- und West-Gelenkwagenklassiker in friedlicher Koexistenz gab es ab 1991 kurze Zeit in Nordhausen zu erleben. Doch schon bald machten die GT4 den Gotha-G4 den Garaus

Doch es war den Verantwortlichen auch klar, dass die Esslinger nur eine Übergangslösung darstellen können. Immer mehr Hersteller boten mit der Zeit Niederflurbahnen an, und dank großzügiger Bundes- und Landesförderung konnte der Betrieb bei Siemens in mehreren Serien insgesamt zwölf Combino-Fahrzeuge bestellen, die ab dem Jahr 2000 in Nordhausen auftauchten. Nach und nach verdrängten die Neufahrzeuge die mittlerweile rund 40 Jahre alten GT4 aus dem Liniendienst. Zuletzt befanden sich noch vier Esslinger als Reserve im Einsatz: die Einrichtungswagen 79 bis 81 sowie der Ex-Freiburger 94. Im Januar 2012 verabschiedeten die Stadtwerke die letzten GT4 endgültig aus dem Dienst, womit die 20 Jahre andauernde „Aufbauhilfe“ endete. Die drei ex Stuttgarter Einrichtungsfahrzeuge wurden im Juli 2012 an die Straßenbahn Iaşi in Rumänien abgegeben, der ex Freiburger 94 verschrottet. Zwei „Freiburger“ wurden bereits 2003 nach Halberstadt weitergereicht (91 und 92). In Nordhausen selbst blieb schließlich kein GT4 erhalten.

Interessant ist die Geschichte des GT4 Tw 72, der 1999 als Duo-Testwagen auserkoren wurde und ein zusätzliches Dieselaggregat erhielt. Bei diesem Projekt handelte es sich um den Plan, die Straßenbahn Nordhausen mit der ebenfalls meterspurigen Harzer Schmalspurbahn zu verbinden, um so durchgehende Fahrten aus dem Stadtnetz nach Ilfeld anzubieten. Der Testbetrieb verlief erfolgreich, sodass Siemens im Jahr 2004 drei Combino-Fahrzeuge als Duo-Bahnen auslieferte, die seither als Linie 10 am Bahnhofsvorplatz von Nordhausen vom Südharz-Klinikum kommend über eine neu errichtete Gleisverbindung als „Dieselbahn“ auf das HSB-Netz wechseln. Der Tw 72 wurde hingegen 2015 nach jahrelanger Abstellung bei der IGENO Schienenfahrzeuge GmbH in Niedersachswerfen dort verschrottet.

Straßenbahn Gotha

Der kleine Straßenbahnbetrieb der Residenzstadt im Herzen Thüringens, die Thüringer-

Bunte Zeiten in Gotha: Ein „Mannheimer“ im klassischen Waldbahnlack, daneben mit Vollwerbung und dahinter ein Erfurter KT4D-Zug in EVAG-Farben, dieses Bild bot sich 2005 am Hauptbahnhof MICHAEL BEITELS-



Hinter GT6 Nr. 507 verbirgt sich Tw 7 aus Bochum. Für Fahrten nach Sundhausen brauchte es mangels Schleife ZR-Wagen WOLFGANG MEIER



Noch viel „Ost-Flair" umgibt am 9. März 1995 den Tw 412 am Gothaer Nelkenberg. Der GT6 hat als Imbisswagen überlebt MICHAEL BEITELSMANN (2)

waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) mit ihrer langen Überlandstrecke, verfügte nach der Wiedervereinigung über einen überalterten Wagenpark. Abgesehen von sechs 1981/82 gebauten Gelenkwagen Typ Tatra KT4D dominierten Gotha-Zweiachser und Gotha-G4-Gelenkwagen. Daher machten sich die Verantwortlichen des Unternehmens schon bald Gedanken über eine fällige Erneuerung des Wagenparks.

Im badischen Mannheim standen Anfang der 1990er-Jahre zahlreiche DÜWAG-Gelenkwagen zur Ablösung an. Besonders durch die ab 1994 begonnene Auslieferung durch Niederflurwagen vom Typ 6MGT wurden die alten GT6 an Rhein und Neckar überzählig. Schon drei Jahre zuvor, im Juni 1991, konnte Gotha die ersten sechs DÜWAG aus Mannheim übernehmen. Es handelte sich um die Wagen mit den Nummern 396, 401, 408, 412, 442 und 443, die ihre Betriebsnummern in Gotha behalten durften. Am 30. Juni 1991 fand die offizielle Eröffnungsfahrt statt. Die Fahrzeuge waren sofort ein Erfolg, sodass bereits im April 1992 der Einsatz von Zweiachserzügen (Tw + Bw) beendet werden konnte. Bereits 1993 kamen noch vier weitere Gelenkwagen aus Mannheim dazu (Tw 318, 320, 324, 395), sodass der DÜWAG-Wagenpark auf insgesamt zehn Fahrzeuge angewachsen war. Sie erhielten die Gothaer Nahverkehrslackierung blau und gelb, wobei einige Wagen zeitweise über eine Vollwerbung verfügten.

Zweirichter gesucht

Am Gleisdreieck in Waltershausen beginnt eine etwa 2,4 Kilometer lange Zweigstrecke der Thüringerwaldbahn durch die Stadt bis zur Endschleife am DB-Bahnhof Waltershausen, die erst seit dem 30. August 2007 eigenständig als Linie 6 bezeichnet wird. Zuvor waren die Fahrten von und nach Waltershausen Bahnhof in die Linie 4 integriert. Für die dort eingesetzten Einrichtungsfahrzeuge gestaltete sich das Wenden mit Rückwärtsfahrten am Gleisdreieck immer recht umständlich, sodass der Betrieb nach Alternativlösungen suchte, die schließlich in der Übernahme von sechs Zweirichtungs-GT6 der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn (BOGESTRA) Ende 1994/Anfang 1995 gefunden wurde. Diese Fahrzeuge der Baujahre 1958 bis 1962 entsprachen bis auf einige Details technisch den schon vorhandenen Mannheimer Fahrzeugen; durch die runden Stirnfronten und die Zweirichtungsausführung sowie durch ihren mittig angeordneten Stromabnehmer ließen sich die „Bochumer" sofort erkennen.

Zusätzlich bestand Bedarf an Zweirichtungsfahrzeugen, da die Linie 1 ab Mai 1995

Von 2011 bis 2018 hatte die TWSB den Tw 522 im Einsatz. Die aus Mannheim übernommenen GT8NF läuteten in Gotha das Niederflurzeitalter ein

mit zwei Fahrten je Stunde bis Sundhausen (an der Linie 4 gelegen) verlängert werden sollte, um den Ortsteil besser an die Stadt anzubinden. Für eine Wendeschleife gab es dort keinen Platz, was sich erst änderte, als 2002 eine kurze Neubaustrecke zum Krankenhaus eröffnet wurde. Die Fahrzeuge wurden technisch überholt und in die Gothaer Hausfarben Blau und Gelb lackiert. Ihre Fahrzeugnummern (292, 90, 279, 7, 28, 2) konnten sie zwar nicht behalten, sie wurden aber mit ihren Endziffern in die 500-Nummerngruppe eingereiht (592, 590, 579, 507, 528, 502). Am 23. Mai 1995 gingen sie in den Linienbetrieb und lösten weitere Altfahrzeuge ab.

Tatras ersetzen Bochumer

Damit hatte die TWSB ihren Bedarf an DÜWAG-Fahrzeugen zunächst mehr als gedeckt. Die nächste Übernahme von Gebrauchtfahrzeugen erfolgte durch den Kauf von sechs Tatra-KT4D aus dem benachbarten Erfurt. Diese Wagen entsprechen den bereits seit 1981 nach Gotha ausgelieferten Tatras und waren vor allem wesentlich jünger als die schon teilweise über 40 Jahre alten West-Importe. So wurden bereits 2002 die ersten DÜWAG-Gelenkwagen ausgemustert und verschrottet, wobei dies die zuletzt gelieferten Zweirichter aus Bochum traf. Schließlich kamen 2006 weitere sechs in Erfurt überzählige Tatra-Wagen nach Gotha, und am 30. Juni 2007 wurde mit Tw 528 der letzte Zweirichtungswagen mit einer Sonderfahrt verabschiedet. Nun waren die „Mannheimer" wieder unter sich und fuhren bevorzugt auf der kurzen Stadtlinie 2 mit zwei Kursen. Doch auch ihr Stern begann zu sinken: Wagen 412 wurde im November 2009 in zwei Teilen zum Freizeitzentrum „Gleis3eck" in Waltershausen umgesetzt, wo die beiden Teile heute noch vorhanden sind. Bis 2011 folgte die Ausmusterung weiterer Fahrzeuge. Am 21. April 2012 gab es eine Abschiedsfahrt des GT6 Tw 396 im Rahmen einer Sonderfahrt des Vereins Gothaer Straßenbahnfreunde e.V., weitere Einsätze mit dem letzten Wagen 442 folgten anlässlich des Jubiläums „120 Jahre Straßenbahn und 85 Jahre Thüringerwaldbahn" im September 2014, bis dieser Wagen 2017 schließlich ebenfalls verschrottet wurde.

Nochmal „neue" DÜWAG

Das war jedoch noch nicht das Ende der DÜWAG-Ära in Thüringen: Um die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen, suchte die TWSB nach günstigen Gebrauchtfahrzeugen mit Niederflureinstiegen. Fündig wurden die Verantwortlichen erneut in Mannheim: Beim dort mittlerweile als Rhein-Neckar-Verkehrs-GmbH firmierenden Unternehmen existierten noch einige GT6, die im Rahmen eines Umbaus 1991/92 ein Niederflur-Mittelteil erhalten hatten. Im Dezember 2011 wurden zu-

Gebrauchtwagen für Thüringen

vNr.	Baujahr	Typ	Einsatzzeit	Bemerkung
Erfurt (Spurweite 1.000 mm)				
1106	1979	DÜWAG M8C	1990–1991	Leiheinsatz, von EVAG Essen
1111	1979	DÜWAG M8C	1990–1991	Leiheinsatz, von EVAG Essen
Gotha (Spurweite 1.000 mm)				
318	1960	DÜWAG GT6 Mannheim	1998–2011	ex Mannheim Tw 318
320	1960	DÜWAG GT6 Mannheim	1993–2006	ex Mannheim Tw 320
324	1960	DÜWAG GT6 Mannheim	1993–2011	ex Mannheim Tw 324
395	1962	DÜWAG GT6 Mannheim	1994–2011	ex Mannheim Tw 395
396	1962	DÜWAG GT6 Mannheim	1991–2016	ex Mannheim Tw 396
401	1963	DÜWAG GT6 Mannheim	1991–2005	ex Mannheim Tw 401
408	1963	DÜWAG GT6 Mannheim	1991–2006	ex Mannheim Tw 408
412	1963	DÜWAG GT6 Mannheim	1991–2010	ex Mannheim Tw 412, 2010 Imbisswagen
442	1967	DÜWAG GT6 Mannheim	1991–2017	ex Mannheim Tw 442
443	1967	DÜWAG GT6 Mannheim	1991–2006	ex Mannheim Tw 443
502	1961	DÜWAG GT6 (ZR)	1995–2002	ex Bochum Tw 2
505	1962	DÜWAG GT8NF	2011 bis heute	ex Mannheim Tw 505
507	1961	DÜWAG GT6 (ZR)	1995–2002	ex Bochum Tw 7
508	1962	DÜWAG GT8NF	2011 bis heute	ex Mannheim Tw 508
516	1964	DÜWAG GT8NF	2019 bis heute	ex Rhein-Neckar-Verkehr Tw 5516, Fahrschul-Tw
521	1964	DÜWAG GT8NF	2011 bis heute	ex Mannheim Tw 521
522	1964	DÜWAG GT8NF	2011–2018	ex Mannheim Tw 522
528	1962	DÜWAG GT6 (ZR)	1995–2007	ex Bochum Tw 28
579	1957	DÜWAG GT6 (ZR)	1995–2002	ex Bochum Tw 279
590	1958	DÜWAG GT6 (ZR)	1995–2002	ex Bochum Tw 290
592	1958	DÜWAG GT6 (ZR)	1994–2006	ex Bochum Tw 292
Als Ersatzteilspender gelangte zudem der Mannheimer GT8NF 518 nach Gotha				
Jena (Spurweite 1.000 mm)				
666	1966	DÜWAG GT6 (ZR)	2003 bis heute	ex Heidelberg Tw 221, Partybahn
Nordhausen (Spurweite 1.000 mm)				
71	1959	GT4 (Esslingen)	1991–1998	ex Stuttgart Tw 527
72	1960	GT4 (Esslingen)	1991–2004	ex Stuttgart Tw 544, Duo-Testwagen
73	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2001	ex Stuttgart Tw 520
74	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2001	ex Stuttgart Tw 524
75	1965	GT4 (Esslingen)	1991–2005	ex Stuttgart Tw 738
76	1962	GT4 (Esslingen)	1991–2001	ex Stuttgart Tw 578
77	1962	GT4 (Esslingen)	1991–2006	ex Stuttgart Tw 576
78	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2009	ex Stuttgart Tw 522, Mod. 1995
79	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2010	ex Stuttgart Tw 523, nach Iaşi, Mod. 1997
80	1962	GT4 (Esslingen)	1991–2012	ex Stuttgart Tw 577, nach Iaşi, Mod. 1998
81	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2012	ex Stuttgart Tw 673, nach Iaşi, Mod. 1997
82	1960	GT4 (Esslingen)	1991–2006	ex Stuttgart Tw 543
91 (110)	1965	GT4 (Esslingen) ZR	1994–2003	ex Freiburg Tw 110, nach Halberstadt
92 (111)	1965	GT4 (Esslingen) ZR	1994–2003	ex Freiburg Tw 111, nach Halberstadt
93 (112)	1966	GT4 (Esslingen) ZR	1994–2008	ex Freiburg Tw 112
94 (114)	1966	GT4 (Esslingen) ZR	1994–2008	ex Freiburg Tw 114
Als Ersatzteilspender gelangten zudem die Freiburger GT4 119, 120, 122 sowie die Stuttgarter GT4 489, 557, 559, 566 nach Nordhausen				

Vorstand Wolfgang Teubner der EVAG Essen war als Kind in Erfurt zur Schule gegangen und lernte bei einem Besuch in Erfurt schließlich den damaligen Vorstand Dr. Martin Salecker der EVAG Erfurt kennen. Beide vereinbarten recht bald den Probeeinsatz der M8C-Wagen und eine Betriebspartnerschaft zwischen den beiden Verkehrsbetrieben Namens „EVAG". Den Einsatz sponserte der Technikkonzern ABB (Asea Brown Boveri), der so die Chopper-Antriebssteuerungstechnik auch ostdeutschen Verkehrsbetrieben vorstellen wollte. Dafür erhielt M8C 1111 entsprechende Werbebanner, während Tw 1106 für die Partnerschaft „Essen grüßt Erfurt" und die „Deutsche Städte-Reklame GmbH" (DSR) warb.

Sachsen
Straßenbahn Görlitz

Wie viele andere ostdeutsche Betriebe ergänzte auch die Görlitzer Straßenbahn nach dem Zusammenschluss der beiden deutschen Staaten ihren Wagenpark durch die Übernahme gebrauchter Triebwagen aus den westdeutschen Bundesländern.

Mit der neuen Betriebsnummer 17 gelangte im Dezember 1994 als erstes Exemplar der ehemalige Mannheimer Tw 460, ein GT6 des DÜWAG-Typs „Mannheim", in den Bestand. Rund ein halbes Jahr später folgten im Juni 1995 die beiden Schwesterfahrzeuge 18 und 19 (ex Mannheim 468 und 465). Die optionale Beschaffung eines vierten Wagens unterblieb.

Die drei Neuzugänge erhielten vor der Inbetriebnahme das seinerzeit gültige gelb/weiße Görlitzer Farbschema, die Tw 17 und 18 überdies einen mittigen schwarzen Zierstreifen. Sie waren mit den Baujahren 1970/71 nicht nur mehr als ein Dutzend Jahre älter als die ansonsten ältesten Gelenkwagen des Typs Tatra KT4D, sondern blieben als Splittergattung auch nur wenige Jahre im Bestand – mit vergleichsweise wenigen Einsätzen. Sie waren unter anderem wegen der offenen Fahrerkabine und dem ungewohnten Kurbelfahrschalter bei den Fahrpersonalen unbeliebt.

Ein GT6 als Partybahn

Ihr Haupteinsatzgebiet war zunächst die Linie 2 (Königshufen – Landeskrone), wo sie KT4D freisetzen sollten, die zur Bildung von Doppeltraktionen auf der Linie 3 benötigt wurden. Als 1998 drei Cottbusser KT4D den Görlitzer Tatrabestand vergrößerten, erhielten die GT6 neue Wagennummern und liefen nun als Tw 20–22. Die Nummern 17–19 erhielten die Cottbusser Wagen in Fortsetzung der bestehenden Tatra-Nummernreihe. Am 9. November 2000 konnte der Triebwagen 22 nach einem entsprechenden Umbau als neuer Partywagen in Betrieb genommen werden. Äußerlich trägt er seitdem auf dunkelblauem Untergrund in Airbrush-Technik aufgebrachte Bilder bekannter Görlitzer Sehenswürdigkeiten. Noch 2002 erhielten die drei GT6 die neuen Betriebsnummern 320–322, bevor im Jahr darauf kurz nacheinander die Tw 320 im Juni bzw. Tw 321 im Oktober 2003 nach nur einer HU-Periode in der Neißestadt verschrottet wurden. Der Partywagen 322 erfreut sich hingegen bis heute anhaltender Beliebtheit für Sonderfahrten.

Sachsen-Anhalt
Straßenbahn Halle

Ende der 1980er-Jahre bestand der Wagenpark der Straßenbahn in Halle an der Saale



Aus Stuttgart und Freiburg kamen 39 GT4 nach Halle. Hier die Ankunft der Freiburger Tw 155 und 154 im Frühjahr 1991 auf dem Betriebshof Freiimfelder Straße ULRICH PIETSCHMANN

DÜWAG-GT6 als Jenaer Partybahn

Ausschließlich zu „Vergnügungszwecken" beschaffte der Jenaer Verkehrsbetrieb 2003 aus Heidelberg den dort überzähligen GT6 Tw 221, um ihn in der Saalestadt zu einer Partybahn umzurüsten. Das 1966 gebaute Fahrzeug mit 28 Sitz- und einem Dutzend Stehplätzen erhielt unter anderem einen Ausschank und kommt neben Charterfahrten auch auf buchbaren Touren zum Einsatz. Bis 2014 erfreute sich der Sechsachser als grün-weiße „Sternquell-Party-Bahn" großer Beliebtheit, seitdem trug der Wagen nach Neugestaltung eine Beschriftung als „Köstritzer Partybahn". Seit 2019 befindet sich der Wagen erneut in Hauptuntersuchung. Er erhielt bereits eine neue grün-beige Folienbeklebung, bedingt durch die coronapandemiebedingten Einschränkungen ist der Wagen jedoch bislang noch nicht wieder in Betrieb gegangen.

„Sternquell-Party-Bahn" oder „Köstritzer Partybahn": Immer verbirgt sich dahinter der umgebaute und beliebte, ehemalige Heidelberger GT6 221, jetzt Jena Tw 666 MICHAEL SPERL



Ein Schattendasein fristeten die Görlitzer GT6. Die Wagen erhielten das damals aktuelle Farbschema, Tw 17 und 18 trugen dazu noch einen Zierspitz BERNFRIED LANGER

Gebrauchtwagen für Sachsen

Nr.	Baujahr	Typ	Einsatzzeit	Bemerkung
Görlitz (Spurweite 1.000 mm)				
17 (20)	1970	DÜWAG GT6 Mannheim	1994–2003	ex Mannheim Tw 460, 2002 in 320
18 (21)	1971	DÜWAG GT6 Mannheim	1995–2002	ex Mannheim Tw 468, 2002 in 321
19 (22)	1971	DÜWAG GT6 Mannheim	1995 bis heute	ex Mannheim Tw 465, 2000 Umbau Partywagen, 2002 in 322

nächst vier Fahrzeuge vom Typ GT8N aus Mannheim/Ludwigshafen angeliefert; ihre Fahrzeugnummern 505, 508, 521, 522 durften sie behalten. Trotz ihrer Baujahre 1962 bis 1964 trugen sie mit ihrer Niederflurtechnik im Mittelteil erneut zur Modernisierung des Betriebes bei. Der Betrieb adaptierte sie an die Gothaer Verhältnisse – beispielsweise erhielten sie einen Einholmstromabnehmer – und wurden teilweise auch in das Gothaer Farbschema blau und gelb umlackiert. Als Fahrschulwagen stieß 2019 aus Mannheim noch der GT8N Tw 516 zu dem Quartett, während der Wagen 522 bereits 2018 aufgrund eines Unfallschadens verschrottet werden musste. Als reiner Ersatzteilspender fungiert Tw 518, der erst 2019 aus dem Badischen nach Thüringen kam. Heute befinden sich die Wagen 505, 508 und 522 noch im Betriebseinsatz der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH und drehen vornehmlich auf den Linien 1 und 4 ihre Runden. Welche Einsatzperspektive diese nach der ausstehenden Inbetriebnahme der von Baselland Transport übernommenen Be4/8 haben, wird sich zeigen müssen.

Erfurt

Keine klassische Gebrauchtwagenübernahme im eigentlichen Sinn stellt der Einsatz zweier Essener M8C in Thüringens Landeshauptstadt Erfurt dar. Denn zwei 1979 gebaute M8C-Triebwagen verlieh die Essener Verkehrs AG im April 1990 (Tw 1111) und Mai 1990 (Tw 1106) für ein gutes Jahr nach Erfurt, wo sie vor allem auf der Linie 2 eingesetzt waren. Der damalige

Meist auf Linie 2 fuhren die beiden Essener M8C während ihres Leiheinsatzes in Erfurt 1990–1991, hier Tw 1111 am Anger WOLFGANG MEIER



Der letzte verbliebene GT6 in Görlitz ist inzwischen seit 20 Jahren als Partybahn „Hopfen-Express" unterwegs, hier am 19. April 2018



hauptsächlich aus Tatra T4D/B4D von ČKD aus Prag, vereinzelt waren auch noch Gothawagen anzutreffen. Durch die beiden großen Chemiebetriebe in Schkopau und Leuna war die Luftverschmutzung im Raum Halle extrem hoch, was sich auch im Zustand der Fahrzeuge widerspiegelte. Ein zu DDR-Zeiten geplantes Tatra-Rekoprogramm kam nicht voran. Mit dem Fall der innerdeutschen Grenze im November 1989 ergaben sich für die Verkehrsbetriebe Halle neue Möglichkeiten. In Stuttgart lief seit 1985 die Umspurung des meterspurigen Straßenbahnnetzes zum 1.435-Millimeter-spurigen Stadtbahnnetz. Im November 1990 stand die Umstellung der Linien 5/U5 und 6/U6 auf Regelspurfahrzeuge an. Die bisher eingesetzten Fahrzeuge vom Typ GT4 waren damit überzählig. Zunächst schien völlig unklar, ob die Gelenkwagen aus Stuttgart überhaupt für das zu dem Zeitpunkt relativ marode Hallesche Streckennetz geeignet wären. Deshalb entschieden sich die Verantwortlichen in Halle, vorab einen Wagen für Probefahrten zu übernehmen. Schon vor Übernahme des ersten Fahrzeuges wurden Hallesche Fahrlehrer in Stuttgart auf dem Wagentyp ausgebildet. Am 1. August 1990 war es dann so weit: Der GT4 749 traf in Halle ein. Nach den Anpassungsarbeiten konnte der Wagen den Betriebshof Freiimfelder Straße am Abend des 13. August 1990 erstmals zu einer Probefahrt nach Büschdorf verlassen. Weitere Tests verliefen ohne größere Probleme, sodass einer Übernahme von weiteren Fahrzeugen nichts mehr im Wege stand. Der Tw 501 fiel kurz vor der Verladung in Stuttgart einem Unfall zum Opfer und konnte seine Reise nach Halle nicht antreten. Dadurch blieb in der Halleschen Nummerierung die Wagennummer 861 unbesetzt. Auch die Stadt Freiburg im Breisgau hatte zu der Zeit GT4 übrig und übergab neun Fahrzeuge als Geschenk. Gemeinsam mit den Fahrzeugen aus Stuttgart hatte die am 16. Juni 1990 gegründete Hallesche Verkehrs-Aktiengesellschaft (HAVAG) fortan 39 GT4 im Bestand. Mit den Fahrzeugen konnten die ältesten Tatras aus der ersten Bauserie von 1971 ersetzt werden – dies wohlgemerkt mit GT4, die teilweise zwölf Jahre älter als die Tatras waren!

Gebrauchtwagen für Sachsen-Anhalt

Nr.	Baujahr	Typ	Einsatzzeit	Bemerkung
Dessau (Spurweite 1.435 mm)				
001	1966	DÜWAG GT8	1992–2010	ex Duisburg Tw 1045
002	1964	DÜWAG GT8	1992–2002	ex Duisburg Tw 1046
003	1964	DÜWAG GT8	1992–2017	ex Duisburg Tw 1047, 2019 an IG Großraumwagen
004	1964	DÜWAG GT8	1992–2002	ex Duisburg Tw 1048
005	1964	DÜWAG GT8	1992–2007	ex Duisburg Tw 1049
006	1964	DÜWAG GT8	1992–2003	ex Duisburg Tw 1050
007	1964	DÜWAG GT8	1992 bis heute	ex Duisburg Tw 1052, seit 2010 Atw
008	1964	DÜWAG GT8	1992–1997	ex Duisburg Tw 1053, nach Norrköping
009, 010	1964	DÜWAG GT8	1992–2002	ex Duisburg Tw 1054, 1055
011	1966	DÜWAG GT8	1992–1997	ex Duisburg Tw 1056, nach Norrköping
012	1966	DÜWAG GT8	1992 bis heute	ex Duisburg Tw 1057, seit 2004 Atw
013, 014	1966	DÜWAG GT8	1992 –1997	ex Duisburg Tw 1058, 1059, nach Norrköping
Halberstadt (Spurweite 1.000 mm)				
151	1964	GT4 (Esslingen)	1991–1999	ex Stuttgart Tw 719
152	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2004	ex Stuttgart Tw 727
153	1963	GT4 (Esslingen)	1992–2003	ex Stuttgart Tw 648
154	1960	GT4 (Esslingen)	1992–2003	ex Stuttgart Tw 547
155	1960	GT4 (Esslingen)	1992–2007	ex Stuttgart Tw 551
156	1960	GT4 (Esslingen)	1993 bis heute	ex Stuttgart Tw 550
157	1962	GT4 (Esslingen)	1992–2002	ex Stuttgart Tw 549
158	1962	GT4 (Esslingen)	1993–1999	ex Stuttgart Tw 562
159, 160	1960	GT4 (Esslingen)	1994–2007	ex Stuttgart Tw 564, 560
161	1962	GT4 (Esslingen) ZR	1994 bis heute	ex Freiburg Tw 105, seit 2010 Atw
162	1966	GT4 (Esslingen) ZR	1994–2010	ex Freiburg Tw 113
163	1968	GT4 (Rastatt) ZR	1994–2007	ex Freiburg Tw 115
164	1962	GT4 (Esslingen) ZR	1994 bis heute	ex Freiburg Tw 106
165	1962	GT4 (Esslingen) ZR	1994–2004	ex Freiburg Tw 108
166	1962	GT4 (Esslingen) ZR	1997 bis heute	ex Freiburg Tw 104, Kinderbahn, abg.
167	1965	GT4 (Esslingen) ZR	2003 bis heute	ex Nordhausen Tw 91
168	1965	GT4 (Esslingen) ZR	2003 bis heute	ex Nordhausen Tw 92
169	1951	T2 (Rastatt) ZR	2013 bis heute	ex Freiburg Atw 405, Schleifwagen

Als Ersatzteilspender gelangten zudem die Stuttgarter GT4 455, 563, 586 sowie der Freiburger GT4 120 nach Halberstadt

Kurbeln wie beim Gothawagen

Eine Herausforderung stellte für das Fahrpersonal die Bedienung der GT4 dar. Im Vorteil waren eindeutig die älteren Kollegen, die noch eine Ausbildung auf Fahrzeugen mit klassischen Kurbelfahrschaltern besaßen, da gewisse Vorkenntnisse vorhanden waren. Neuartig war für alle die pneumatische Druckluftbremse, vergleichbare Wagen gab es bis dato nicht im Bestand. Beheimatet wurden die Wagen im Betriebshof Freiimfelder Straße und kamen sowohl als Solowagen aber auch in Doppeltraktion im gesamten Stadtgebiet zum Einsatz. Die Freiburger GT4, ebenfalls ursprünglich aus Stuttgart übernommen, wurden im Breisgau elektrisch etwas verändert, um ein weicheres Anfahren zu ermöglichen. Die technischen Veränderungen verhinderten bis zur Modernisierung ein freizügiges Kuppeln beider Varianten. Im August 1991 kam es zu einem folgenschweren Unfall, bei dem eine GT4-Doppeltraktion selbstständig aus der Endstelle Heide davonrollte und auf einen Tatra-Großzug auffuhr. Der führende Tw 890 wurde dabei so schwer beschädigt, dass der Wagen im Mai 1992 verschrottet werden musste. Dabei traf es ausgerechnet den ehemaligen Stuttgarter Tw 749, der 1990 als erster GT4 nach Halle kam. Der Bestand reduzierte sich durch den Unfall auf 38 Fahrzeuge. Die Tw 869 und 870 erhielten als einzige Wagen vor der Modernisierung die damals neuen HAVAG Farben Rot/Silbergrau, alle anderen Triebwagen behielten ihre ursprüngliche Lackierung oder wurden bei Anbringung einer Vollwerbung neu lackiert. Parallel mit der Beschaffung der Wagen aus

Nr.	Baujahr	Typ	Einsatzzeit	Bemerkung
Halle an der Saale (Spurweite 1.000 mm)				
851	1964	GT4 (Esslingen)	1992–2003	ex Freiburg Tw 151, nach Iaşi
852	1964	GT4 (Esslingen)	1990–1991	ex Freiburg Tw 152; 1991 in 890 II; nach Iaşi
853	1964	GT4 (Esslingen)	1990–2003	ex Freiburg Tw 153, nach Iaşi
854–857	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Freiburg Tw 154–157, nach Iaşi
858, 859	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2002	ex Freiburg Tw 159, 160
860	1962	GT4 (Esslingen)	1992–2002	ex Stuttgart Tw 496
862	1962	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 500, nach Iaşi
863, 864	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2002	ex Stuttgart Tw 502, 503
865	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 504, nach Iaşi
866, 867	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2002	ex Stuttgart Tw 507, 508
868–872	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 509–513, nach Iaşi
873–876	1959	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 515–518, nach Iaşi
877	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2002	ex Stuttgart Tw 701
878	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 721, nach Iaşi
879	1964	GT4 (Esslingen)	1991–2002	ex Stuttgart Tw 731
880–882	1965	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 737, 739, 740, nach Iaşi
883	1965	GT4 (Esslingen)	1992–2002	ex Stuttgart Tw 741
884–887	1965	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 742–745, nach Iaşi
888	1965	GT4 (Esslingen)	1991–2003	ex Stuttgart Tw 747, nach Iaşi
889	1965	GT4 (Esslingen)	1991–2002	ex Stuttgart Tw 748
890	1965	GT4 (Esslingen)	1990–1992	ex Stuttgart Tw 749; 1991 in 852 II, Unfall
Als Ersatzteilspender gelangten zudem die Stuttgarter GT4 635 und 637 nach Halle				



Nur wenige Male verirrten sich GT4 in den Straßenbahnhof Seebener Straße, wo heute das Straßenbahnmuseum Halle seinen Sitz hat. Hier Tw 881 noch in Stuttgarter Farben LARS OTTO

Stuttgart begann auch ein Programm zur Modernisierung der Tatraflotte. Ein ehemaliger Rüstungsbetrieb in Mittenwalde bei Berlin machte sich einen Namen in Sachen Straßenbahnmodernisierung.

Modernisierung für GT4

Bei der HAVAG fiel 1992 die Entscheidung, auch die GT4 beim Mittenwalder Gerätebau (MGB) modernisieren zu lassen. Die Fahrzeuge sollten für die nächsten Einsatzjahre fit gemacht werden. Nach vollständiger Demontage, dem Sandstrahlen und Neulackieren der Wagenkästen folgte der schrittweise Zusammenbau. Die bisherige Fahrzeugsteuerung blieb erhalten, die Elektrik wurde komplett erneuert und auch der Fahrgastraum auf den Stand der Zeit gebracht. Die typischen Vis-à-vis-Vierersitze wurden gegen neue Doppelsitze in Fahrtrichtung ersetzt. Im Oktober 1992 kehrte der erste modernisierte Tw 889 nach Halle zurück. Bis Mitte 1995 wurden schrittweise alle Wagen in Mittenwalde bearbeitet. Während die Mehrzahl der Wagen in den damals aktuellen Hausfarben lackiert wurden, kehrten 13 GT4 mit abweichenden Lackierungen von der Modernisierung zurück. Diese Wagen waren bereits für verschiedene Vollwerbungen vorgesehen. Die modernisierten Wagen konnten nur untereinander gekuppelt werden, ein Mischbetrieb mit den unmodernisierten Wagen war nicht möglich.

Nach der Frischekur wurde die Flotte zunächst wieder dem Betriebshof Freiimfelder Straße zugeteilt. Im Stadtgebiet von Halle waren die GT oft auf den Linien 1 und 7 anzutreffen. Da beide Linien auch im Spätverkehr fuhren, konnten die tagsüber eingesetzten Doppeltraktionen in den Abendstunden an den Endstellen vom Fahrpersonal relativ leicht entkuppelt werden. Zur damaligen Zeit hatten Solo-GT4 die optimale „Gefäßgröße“ für den Spät- und Nachtverkehr. Der Einsatz auf der Linie 5 war erst möglich, nachdem die schlimmsten Gleisschäden auf der Überlandbahn nach Bad Dürrenberg beseitigt waren. Fortan entwickelte sich gerade die Linie 5 zu einem Haupteinsatzgebiet der Wagen. Ab September 1994 begann die Fahrerschulung im Betriebshof Merseburg. Am 18. Dezember 1994 erhielt der Hof dann die ersten vier Gelenkwagen zugeteilt. Im Februar 1995 bekam der Betriebshof Ammendorf die ersten Wagen zugeordnet. Bis Ende Mai 1995 wurden alle GT4 vom Bhf. Freiimfelder Straße nach Ammendorf und Merseburg abgegeben.

Mit der zunehmenden Auslieferung von Niederflurwagen ab 1996 sank auch die Akzeptanz der GT4 nach und nach. Und ein weiteres Problem machte sich zunehmend bemerkbar: Fehlende Ersatzteile erschwerten die Wartung der Fahrzeuge. Aus dem Grund übernahm die HAVAG im September 1997



Mit der zeitweisen Verlängerung der Linie 15 nach Schkopau wurden hier auch Einrichtungswagen eingesetzt. Am 28. April 1996 verlässt Tw 879 über den Gleiswechsel die Haltestelle Leunaweg, im Hintergrund ist das namensgebende Leunawerk zu erahnen CARSTEN RICKERT



Am 29. März 1993 präsentierte der Mittenwalder Gerätebau (MGB) den zuvor modernisierten HAVAG-GT4 883 bei der Messe „Public Transport" in Leipzig IVO KÖHLER

Blick in den Führerstand von GT4 Tw 877. Bei der Modernisierung erhielt dieser insgesamt eine neue Optik, doch die Enge des Fahrerplatzes in der schmalen GT4-Front änderte sich nicht





Fahrgastraum des modernisierten GT4 877; die ursprüngliche Sitzanordnung vis-á-vis wich bei der MGB einer Reihenbestuhlung



Der Tw 870 trug bereits vor seiner Modernisierung die damaligen HAVAG-Farben Rot/Silbergrau, womit sich die Möglichkeit „gemischtfarbiger“ GT4-Züge ergab. Im Sommer 1992 pausiert Doppeltraktion 863+870 zusammen mit zwei Tatrazügen in der Endstelle Kröllwitz LARS OTTO (3)

die GT4 635 und 637 aus Stuttgart. Beide Wagen dienten ausschließlich der Ersatzteilgewinnung. Die Wagen wurden im Betriebshof Freiimfelder Straße angeliefert und anschließend aus eigener Kraft zum Betriebshof Merseburg überführt und dort schließlich ausgeschlachtet. Ab 1998 erhielten sieben Fahrzeuge (851, 853, 862, 865, 871, 877, 890 II) noch Neulackierungen im aktuellen HAVAG Farbschema Rot/Lichtgrau.

Abschied auf Raten

Bereits Mitte 1999 konnte auf die ersten sechs GT4 (859, 860, 867, 879, 883 und 889) verzichtet werden, welche im Betriebshof Merseburg hinterstellt wurden. Im Januar 2001 kamen weitere fünf Wagen dazu, die schließlich im Februar 2001 verschrottet wurden. Seit Inbetriebnahme des Streckenabschnittes zur Soltauer Straße am 21. März 2003 steht im Stadtteil Halle Neustadt eine Wendeschleife zur Verfügung. Seither können dort auch Einrichtungswagen eingesetzt werden. Damit endete auch der bis dahin praktizierte Einsatz von MGT6D-Doppeltraktionen und auf einen Schlag standen genügend MGT6D zur Verfügung, um die GT4 zu ersetzen. Die Halleschen Straßenbahnfreunde e.V. würdigten die Abstellung und organisierten am 22. März 2003 eine umfangreiche Abschiedsveranstaltung. Dazu waren nochmals vier GT4-Doppeltraktionen (851+890, 868+874, 878+885, 886+881) auf verschiedenen Strecken in der Saalestadt im Einsatz. Im Anschluss fand eine nicht-öffentliche Sonderfahrt der Straßenbahnfreunde mit den Wagen 878+885 nach Bad Dürrenberg statt. In den darauffolgenden Tagen wurden die Wagen zunächst im Betriebshof Rosengarten gesammelt und schließlich in Dreifachtraktionen zum Betriebshof Freiimfelder Straße gebracht, wo die Vorbereitungen zum Abtransport ins rumänische Iaşi begannen. In der ersten Maiwoche starteten die Verladung und der Abtransport zum Güterbahnhof in Halle, wo die Umladung auf Eisenbahnwaggons stattfand. Mit der Abfahrt des Zuges am 9. Mai 2003 endete das Kapitel GT4 in Halle nach nur rund 13 Jahren. Eine Erhaltung eines Wagens in Halle kam damit nicht zustande.

Straßenbahn Halberstadt

Die heute rund 40.000 Einwohner zählende Kreisstadt am Nordrand des Harzes verfügt seit 1903 über eine elektrische, meterspurige Straßenbahn, deren Fortbestand schon zu DDR-Zeiten infrage stand. Mit ihren vielen mittelalterlichen Fachwerkhäusern und den prächtigen Kirchenbauten war die Domstadt architektonisch ein Juwel, doch der Verfall wurde spätestens seit den 1980er-Jahren sichtbar. Auch die Straßenbahn wurde heruntergewirtschaftet. Zur Wendezeit bestand der Wagenpark ausschließlich aus Zweiachsern, wobei sowohl



OBEN Auch im silbergrau-roten HAVAG-Lack der 1990er gaben die GT4 ein gutes Bild ab. Am 27. Juli 1999 steht die Doppeltraktion 854+859 am Endpunkt Kröllwitz MICHAEL SPERL

RECHTS Am 14. April 2003 absolvierten die Tw 857+862+865 gemeinsam ihre letzte Fahrt in Halle zum Betriebshof Freiimfelder Straße als Dreifachtraktion KATRIN WERNER

Reko-Trieb- und Beiwagen als auch solche vom VEB Gotha vorhanden waren. Da sich in der Altstadt an der Vogtei eine Kuppelendstelle befand, mussten auf dieser Linie Zweirichtungswagen eingesetzt werden. Anfang der 1990er-Jahre bestand ein großer Erneuerungsbedarf, und neue Fahrzeuge konnte sich der in kommunaler Hand als Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) firmierende Verkehrsbetrieb vorerst nicht leisten. Wie auch in Halle und Nordhausen wurden die Verantwortlichen in Halberstadt auf die in Stuttgart durch den dort fortschreitenden Stadtbahnausbau überzählig gewordenen Esslinger GT4 aufmerksam.

Ende 1991 kam der erste gebrauchte GT4 aus Stuttgart zu Probefahrten nach Halberstadt. Diese gestalteten sich erfolgreich, sodass ab 1993 weitere Einrichtungswagen aus Stuttgart und zudem Zweirichtungswagen aus Freiburg übernommen werden konnten. Diese verdrängten die Gotha- und Reko-Fahrzeuge weitgehend aus dem Liniendienst. Die eleganten Esslinger erhielten eine ansprechende grün-schwarze Lackierung und bestimmten fortan das Stadtbild in der Domstadt. Mit ihrem Fassungsvermögen von 41 beziehungsweise 43 Sitz- und 150 Stehplätzen waren sie für den Stadtverkehr in Halberstadt ausreichend dimensioniert. Insgesamt gelangten 19 GT4 zur HVG, die jedoch zu keinem Zeitpunkt alle gleichzeitig vorhanden waren. So wurden erst 2003 aus Nordhausen zwei ex Freiburger Wagen übernommen. Zudem kaufte Halberstadt die Stuttgarter GT4 Tw 455, 563, 586 sowie den Freiburger GT4 Tw 120 als Ersatzteilspender.

Durch die Verlängerung der Linie 2 von der Vogtei bis zum Sargstedter Weg am 4. August 1993 waren Zweirichtungsfahrzeuge hier entbehrlich, die ex Freiburger GT4 wurden aber dennoch gerne bei Streckenunterbrechungen durch Bauarbeiten eingesetzt.

Als Reserve nicht entbehrlich

Wie in anderen Betrieben auch stellten die Westimporte auch hier nur eine Übergangslösung dar. Am 2. Mai 2003 konnte das 100-jährige Jubiläum der elektrischen Straßenbahn Halberstadt begangen werden. In den Folgejahren sah es um die Zukunft der Halberstädter Straßenbahn jedoch nicht rosig aus, besonders in der Zeit der Finanzkrise ab 2008. In der Stadtverwaltung wurde immer wieder eine Komplettumstellung des Straßenbahnbetriebes auf Busse diskutiert. Nur dank erheblicher Förderzusagen seitens des Landes Sachsen-Anhalt gelang es, die dringend nötigen Sanierungsarbeiten am Gleisnetz fortzusetzen und neue Fahrzeuge zu bestellen. Bei der damaligen LEOLINER Fahrzeugbau Leipzig-GmbH (heute HeiterBlick GmbH) orderte die HVG 2005 dort neu konstruierte niederflurige Neufahrzeuge vom Typ LEOLINER in Einrichtungsausführung. Mit diesen Wagen, die zwischen Oktober 2006 und Februar 2007 ausgeliefert wurden, sind alle fünf planmäßigen Kurse abgedeckt. Seit August

2007 befinden sich alle Leoliner im Liniendienst. Eine Fahrzeugreserve besteht allerdings nicht, sodass die noch vorhandenen GT4 fallweise immer mal wieder in den Linieneinsatz gelangen. Wagen 156, der letzte für den Linieneinsatz vorgehaltene Einrichtungs-GT4 in ganz Deutschland, erhielt 2010 sogar einen Neulack in Rot, Weiß und Schwarz, entsprechend dem Farbkonzept der Leoliner.

Zu regelmäßigen Einsatzehren kamen die Esslinger von Ende 2015 bis Dezember 2017: In dieser Zeit verkehrte an Werktagen ein zusätzlicher Zug der Linie 2 im Stundentakt zwischen Sargstädter Weg und Klus. In der Nähe der sonst nicht linienmäßig befahrenen „Klusstrecke“ befand sich die zentrale Flüchtlingsaufnahmeeinrichtung des Landes Sachsen-Anhalt, die zeitweise für ein gewisses Fahrgastaufkommen sorgte.

Aktuell sind in Halberstadt noch drei GT4 in Zweirichtungsausführung (164, 167 und 168) sowie ein Einrichtungsfahrzeug (156) im Betriebsbestand vorhanden; ein baldiges Ende dieser Reservevorhaltung ist nicht abzusehen. Hinzu kommen noch der aus dem Freiburger 105 entstandene Gleispflegewagen 161 sowie der Schleifwagen 169, der allerdings ein Zweiachser aus dem Hause Rastatt ist (Verbandstyp, Baujahr 1951) und erst 2013 aus Freiburg in die Stadt am Rand des Harzes kam.

Straßenbahn Dessau

Mit dem Ende der DDR waren auch für die Dessauer Straßenbahn tiefgreifende Wandlungen verbunden. Bisher fuhren hier noch Zweiachserzüge, die der starken Zunahme des Individualverkehrs mit fast unbegrenzt verfügbaren Pkw wenig entgegenzusetzen hatten. Die Fahrgastzahlen der langsamen Straßenbahn entwickelten sich entsprechend stark rückläufig. Hinzu kamen die strukturellen Probleme Dessaus, allen voran sinkende Einwohnerzahlen und wegbrechende Großindustrie. Stark verschlissene Gleisanlagen ließen die Frage nach dem Fortbestand des Straßenbahnbetriebes insgesamt aufkommen. Nach ausführlicher Diskussion und Einholung eines Gutachtens entschied man sich für den Erhalt. Bis Mitte der 1990er-Jahre ließ der Verkehrsbetrieb das Bestandsnetz umfassend erneuern und einen neuen Betriebshof errichten. Zur dringend nötigen Ablösung der Zweiachser gelang 1992 die Übernahme von insgesamt 14 DÜWAG GT8 aus Duisburg. Vier GT8 (008, 011, 013, 014) reisten mangels Bedarf in der Bauhausstadt bereits 1997 weiter zur Straßenbahn Norrköping, wo diese vorrangig als Ersatzteilspender dienten.

Von den zehn nun noch in der Bauhausstadt vorhandenen GT8 erhielten 1999 und 2000 die Tw 001 und 003 noch eine recht



Auch Halberstadt setzte seine als Zweiachser-Ersatz übernommenen GT4 zunächst im Stuttgarter Lack ein. Tw 153 rollt am 30. Mai 1993 durch die Gröperstraße BERNHARD KUSSMAGK (2)

Grün trifft gelb: Die GT4 156 und 153, ex Stuttgart 648 und 550, stehen im Frühjahr 1993 vor der Halberstädter Wagenhalle. Tw 156 trug zeitweise einen Einholmstromabnehmer IVO KÖHLER



Dessau tauschte 1992 seine komplette Zweiachserflotte gegen gebrauchte GT8 aus Duisburg aus. Mit regionaltypischer Reklame steht Tw 014 am 4. April 1993 vor dem Hauptbahnhof





DÜWAG-GT8 trifft Zweiachserzug. Solche Begegnungen gab es mit dem Bielefelder Tw 804 bei den VBBr in Brandenburg an der Havel ab 1991 zu sehen, hier am Nicolaiplatz WOLFGANG MEIER

Gebrauchtwagen für Brandenburg

Nr.	Baujahr	Typ	Einsatzzeit	Bemerkung
Brandenburg an der Havel (Spurweite 1.000 mm)				
116–118	1967	GT4 (Rastatt) ZR	1997–2004	ex Freiburg Tw 116–118
199	1963	DÜWAG GT8	1991–1997	ex Bielefeld Tw 804
Cottbus (Spurweite 1.000 mm)				
44	1968	DÜWAG GT6 (ZR)	2010–2012	ex SRS, ex Heidelberg Tw 226
Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn (Spurweite 1.000 mm)				
41	1966	DÜWAG GT6 (ZR)	1999–2010	ex Heidelberg Tw 225
42	1966	DÜWAG GT6 (ZR)	2000–2011	ex Heidelberg Tw 219, Umbau in A95
43I	1968	DÜWAG GT6 (ZR)	2000–2004	ex Heidelberg Tw 228, Unfall
43II	1966	DÜWAG GT6 (ZR)	2012 bis heute	ex Heidelberg Tw 218
44	1968	DÜWAG GT6 (ZR)	2003–2010	ex Heidelberg Tw 226, nach Cottbus
45I	1968	DÜWAG GT6 (ZR)	2003–2005	ex Heidelberg Tw 229, Unfall
45II	1973	DÜWAG GT6 (ZR)	2013–2017	ex Heidelberg Tw 239
46	1966	DÜWAG GT6 (ZR)	2006 bis heute	ex Heidelberg Tw 220
47, 48	1973	DÜWAG GT6 (ZR)	2006 bis heute	ex Heidelberg Tw 237, 238
Als Ersatzteilspender gelangten zudem die Heidelberger GT6 222, 227, 232, 240, 241 sowie der Bochumer GT6 677 nach Schöneiche				

weitreichende Modernisierung, anschließend hat der Betrieb zudem 2001 die Tw 007 und 012 teilmodernisiert. Nach der Jahrtausendwende beschaffte die Dessauer Verkehrs GmbH schließlich 2001 zehn sechsachsige Niederflurwagen, die seitdem den täglichen Linienverkehr abdecken. Von den GT8 verblieben zunächst noch einige als Reserve. Es sind noch ein Wagen für den Linienverkehr und zwei Wagen für Fahrschul-, Sonder- und Winterdienstzwecke im Bestand. Der Linienverkehr mit den GT8, die zuletzt nur noch als Schülerkurs fuhren, endete schließlich 2017 mit Beginn der Sommerferien. Der Achtachser 003 ging schließlich Ende 2019 an die IG Großraumwagen e. V. zurück in Richtung Ruhrgebiet, heute sind in Dessau noch die zwei GT8 007 und 012 als Arbeitswagen vorhanden.

Brandenburg
Straßenbahn Brandenburg

In der Havelstadt betrieben die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBr) ein Stadtnetz mitsamt einer langen Außenstrecke nach Kirchmöser West. Beim VBBr hielten sich die Zweiachser aus Gothaer und ČKD-Produktion noch vergleichsweise lange im Dienst. Der Bestand an Zweiachsern unterlag in den 1990ern rascher Fluktuation durch den Abbruch verschlissener Altwagen und die Übernahme noch brauchbarer Exemplare aus anderen Betrieben. Der Linieneinsatz der hier teilweise mit Einholmstromabnehmern ausgestatteten Zweiachser endete erst 1998. Zur Ablösung dienten drei 1997 übernommene GT4 der Zweirichtungsausführung, wobei die ursprünglich Freiburger GT4 Tw 116–118 ihre vormaligen Nummern und auch die rot-weiße Lackierung behielten. Mit Baujahr 1967 entstammte dieses Trio nicht mehr der Esslinger Produktion, sondern kam von der Waggonfabrik Rastatt. Die GT4 dienten hauptsächlich dem Pendelverkehr auf der Überlandbahn ab der Zwi-



Drei GT4 beschaffte die VBBr vorwiegend für den Einsatz auf der Überlandbahn nach Kirchmöser West, hier Tw 117 an der Seegartenbrücke



Auch in Duisburger Popfarben gelb-orange fuhren GT8 in Dessau. Hier Tw 009 am 27. Juli 1994 an der Haltestelle Acker Straße WOLFGANG MEIER



Noch als Heidelberger Tw 229 präsentiert sich der nur kurz in Schöneiche eingesetzte Tw 45I, der bereits nach knapp zwei Einsatzjahren 2005 unfallbedingt ausschied BERNHARD KUSSMAGK (2)

schenschleife Anton-Saefkow-Allee über Plaue nach Kirchmöser West, da zu diesem Zeitpunkt die Tatra KT4D aufgrund des Zustands der Infrastruktur noch nicht nach Kirchmöser eingesetzt werden durften. Als einzige für den Linienverkehr vorhandene Zweirichtungswagen fuhren sie nach Freigabe der Überlandstrecke für den Tatra-Einsatz zudem noch vereinzelt als Baustellenpendel. Auf alle drei Fahrzeuge wartete nach der Abstellung 2004 der Schneidbrenner.

Bereits von 1991 bis September 1997 stand der aus Bielefeld geliehene GT8 804 in Brandenburg im Einsatz, den an der Havel schließlich drei aus Cottbus geliehene KT4D ablösten. Als Besonderheit trug der Achtachser während seines Gasteinsatzes einen Einholmstromabnehmer aus DDR-Produktion.

Straßenbahn Schöneiche

Erst 1992/94 hatte die Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) am Stadtrand Berlins acht Gelenkwagen vom Typ Tatra KT4D aus Cottbus in ihren Bestand übernommen und damit angesichts zuvor eingesetzter Eigenbauvierachser und Rekowagen einen wichtigen Schritt für die Verjüngung des Wagenparks getan. Um schließlich auch bei baustellenbedingten Pendelverkehren auf Zweiachser verzichten zu können, kaufte die SRS recht spät erstmalig 1999 gebrauchte Zweirichtungs-GT6 aus Heidelberg. Insgesamt gelangten immerhin 16 DÜWAG nach Schöneiche, die Heidelberger GT6 222, 227, 232, 240, 241 sowie der Bochumer GT6 677 allerdings nur als Ersatzteilspender. Zum Jahresende 2009 unternahm die SRS einen weiteren Modernisierungsschritt mit Übernahme eines mit Niederflurmittelteil ausgestatteten Tatra KTNF6 aus Cottbus, dem weitere KTNF6 folgten. Schließlich kaufte der Betrieb 2018–2020 drei moderne Niederflurwagen Škoda For City Smart Artic, womit die betagten Heidelberger GT6 in die Reserve wanderten. Aufgrund der flexiblen Einsetzbarkeit als Zweirichter sollen dennoch mehrere GT6 weiterhin betriebsbereit vorgehalten werden.

Ausblick

Heute, 30 Jahre nach der ersten Übernahme eines Esslinger GT4, ist das Kapitel „Westdeutsche Gebrauchtwagen in Ostbetrieben“ zwar weitgehend beendet, doch noch nicht abgeschlossen. Einige Exemplare sind nach den „Aufbaujahren“ in Ostdeutschland nach Rumänien weitergereicht worden und fahren dort bis heute. Und immer noch 18 Wagen – und so rund 15 Prozent der einst für den „Aufbau Ost“ ausgesendeten Fahrzeuge – sind als (Reserve-)Linienwagen, Arbeits- oder Partywagen im Bestand der verschiedenen Betriebe zwischen Inselsberg und Märkisch-Oderland. Und vieles deutet darauf hin, dass einige der robusten „Oldies“ ihren Liebhabern wohl noch weitere Jahre betriebsfähig erhalten bleiben.

MICHAEL BEITELSMANN/MICHAEL KOCHEMS/MATTHIAS PIETSCHMANN/MSP

Zu den bei der Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH weiterhin im Bestand befindlichen DÜWAG-GT6 gehört Tw 48 MICHAEL BEITELSMANN



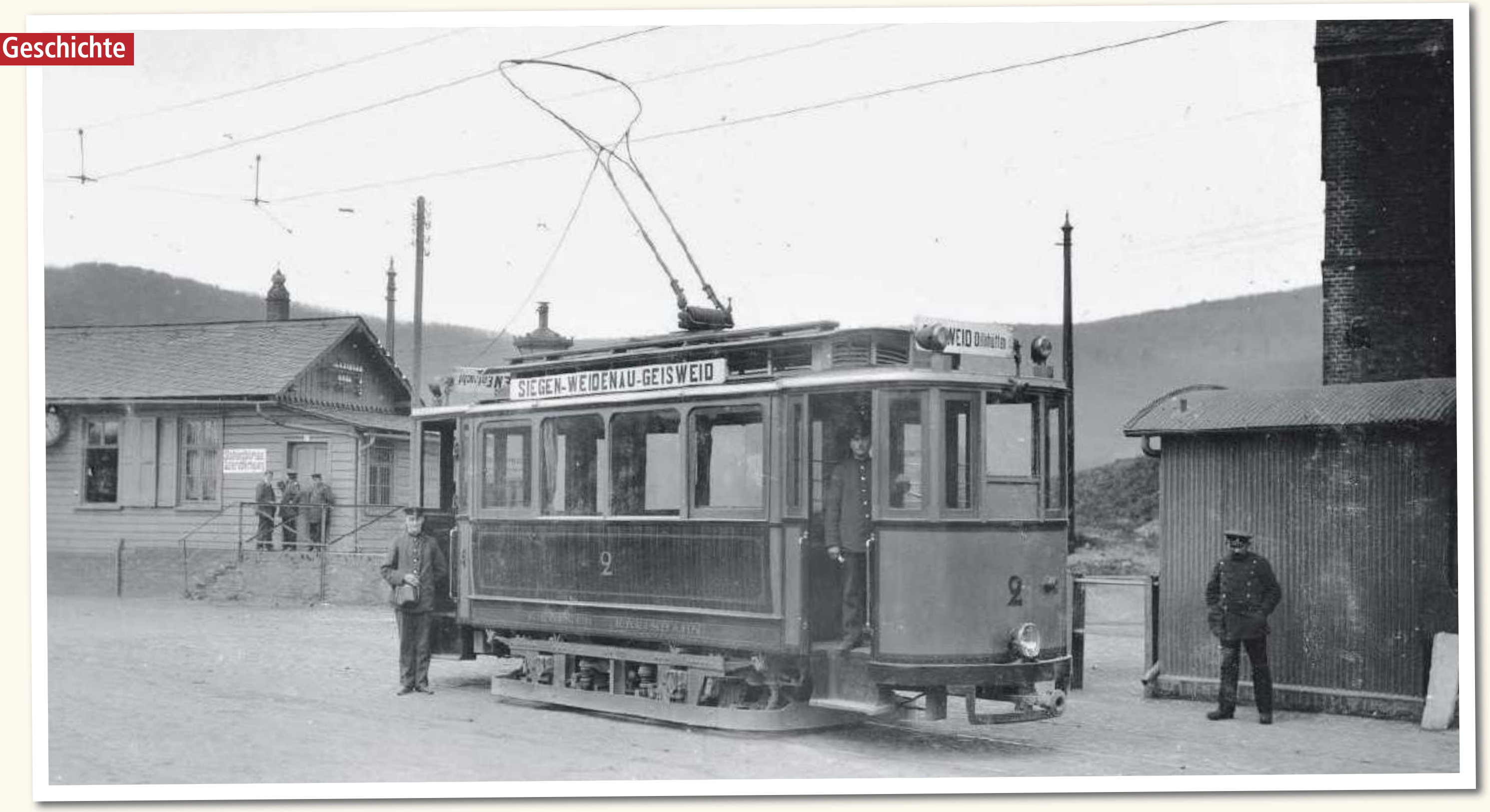
Einst & Jetzt

Die kurz nach dem Zweiten Weltkrieg entstandene Aufnahme zeigt den zweiachsigen Triebwagen 2266 mit zwei Beiwagen in der Mönckebergstraße kurz vor dem Hauptbahnhof. Bei dem Triebwagen handelt es sich um ein Exemplar vom Typ Z1 aus der Serie N6. Mehrfach umgebaut und umnummeriert erhielt der Zweiachser ab 1947 die Nummer 2266, bevor er schließlich im September 1959 als Tw 2437 ausgemustert wurde. Der weiße Punkt in den Linien-Anzeigekästen kennzeichnet den Zug als Verstärkerkurs, welcher nur Teilabschnitte einer Linie befährt. Die Mönckebergstraße, welche nach dem 1908 verstorbenen Hamburger Bürgermeister benannt wurde, entstand im Rahmen des Baus der U-Bahn als Durchbruchstraße durch das alte Gängeviertel und stellte eine direkte Verbindung vom Rathaus zum 1906 eröffneten Hauptbahnhof her. Das hinter dem Straßenbahnzug sichtbare Südseehaus – als Kontorhaus 1912 fertiggestellt – beherbergte seinerzeit unter anderem eine Vertretung der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA) für Elektroautos. Das im Krieg stark beschädigte Gebäude wurde wiederaufgebaut, verlor jedoch bei einer grundlegenden Sanierung 1958 die typischen Giebel. Ansonsten zeigt es sich heute noch in der ursprünglichen Form. Auf der

durch die Bombardierung entstandenen Leerfläche vor dem Gebäude siedelte sich nach dem Krieg eine „Budenstadt“ mit kleinen Verkaufsständen an. Anfang der 1950er-Jahre wurde auf der Fläche ein neues Kaufhaus der Karstadt-Tochter Kepa errichtet. Auch dieses Gebäude wurde seitdem mehrfach renoviert und dient gegenwärtig Karstadt Sports als Verkaufsfläche. Die letzte Straßenbahnlinie 2 fuhr hier bis zum Mai 1978 durch Hamburgs zentrale Einkaufsstraße, bevor sie einer Buslinie weichen musste.

Text und Bild „Jetzt“: Jens Perbandt
Bild „Einst“: Slg. Jens Perbandt





Für die Siegener Kreisbahn entstanden an der Ausfahrt des Bahnhofs Eintracht in Richtung Hain zwei Stumpfgleise samt Wellblechbude für den Weichenwärter, in der sich auch das Streckentelefon befand, mit dem der Weichenwärter sowohl mit dem Bahnhof Eintracht als auch mit seinem Kollegen an „Kochs Ecke“ verbunden war. Im Frühjahr 1905 wartet Tw 2 die Rückfahrt nach Geisweid/Dillnhütten ab SIEMENS/SLG. DR. LÖTTGERS

Auf „Herkules“ zur Eintracht

Siegener Kreisbahn: Ein besonderer Streckenabschnitt ■ Den planmäßigen Einsatz von Straßenbahnwagen auf Eisenbahnstrecken gibt es mittlerweile in mehreren Regionen Deutschlands. Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts hingegen bedeutete ein solches Miteinander noch eine ausgesprochene Rarität. In Siegen hielt sich diese Situation bis weit in die 1950er-Jahre hinein

Das Besondere an diesen nur 710 Metern Gemeinschaftsstrecke vom Bahnhof Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn (ESE) bis zur Ecke Wilhelmstraße/Koblenzer Straße („Kochs Ecke“) war die Art, wie das Miteinander der beiden Bahnen geregelt wurde – eine in Deutschland einmalige Situation. Einmalig war auch die ESE selbst: mit ihren 14,24 Kilometern Streckenlänge, verteilt auf vier Strecken, auf den ersten Blick eine eher unbedeutende Privatbahn. Aber 9,29 Kilometer dieser Strecken lagen auf öffentlichen Straßen. Hier verdingten sich in Spitzenzeiten an jedem Werktag zehn oder elf dreiachsige Tenderloks mit bis zu 30 Güterzügen, was auf das Jahr gesehen Transportleistungen von durchweg 800.000 Tonnen, manchmal sogar über eine Million Tonnen, bedeutete. Da die Güterzüge die Provinzial- und Gemeindestraßen mitbenutzten, waren für sie innerorts nur maximal zwölf Kilometer pro Stunde zugelassen – dafür fuhren sie nahe bei ihren Kunden, die über 35 Anschlussgleise angebunden waren.

Spezielle Oberbauform

Die Tatsache, dass die Dampfzüge innerörtliche Straßen mitbenutzten, der Bahnkörper also zugleich auch Fahrbahn für Fuhrwerke und Kraftfahrzeuge war, erforderte einen besonderen Oberbau. Nach zwei Jahrzehnten des Experimentierens schienen die Beteiligten 1904 mit dem Herkules-Oberbau endlich einen effektiven Schwerlast-Straßenbahnoberbau gefunden zu haben. Dieser besaß ebenso wie der klassische Straßenbahnoberbau aus Haarmann- oder Rillenschienen eine Packlage, und die beiden Schienen waren auch hier durch Eisenstege miteinander verbunden. Nur die Schienen selber waren keine üblichen Rillenschienen, sondern „Breitrillenschienen“, bestehend aus einer Vignolschiene an deren Außenseite, die fest mit einer Leit- oder Gegenschiene auf der Innenseite verbunden war. So konnten sowohl schwere Güterzüge als auch eher leichte Straßenbahnwagen diese im Straßenplanum verlegten und eingepflasterten Gleise befahren. Sinnvollerweise bekam 1904 zunächst die Hainer Zweiglinie von Streckenkilometer

Der Auszug aus dem Siegener Stadtplan von 1910 zeigt den Verlauf des von Straßenbahn und Eisenbahn gemeinsam genutzten Streckenabschnitts im Zuge der Koblenzer Straße zwischen dem Bahnhof Eintracht und der Kreuzung an „Kochs Ecke" SLG. DR. LÖTTGERS



Die Güterzüge der ESE bogen an „Kochs Ecke" in die Wilhelmstraße ein, während die Tram nach Geisweid weiter geradeaus fuhr. Links die auf einem Masten aufgeständerte Weichenlaterne SLG. MARTIN SIECHE



1953/54 ist auf der Kreuzung an „Kochs Ecke" einiges los. Tw 39 mit Beiwagen ist auf dem Weg nach Eisern; dahinter ein Zug der Linie 4, der anschließend im Bild nach rechts abbiegt SLG. KLAUS NEUSER

0,13 (Ausfahrt Bahnhof Eintracht) bis 0,98 (Beginn der Wilhelmstraße, heute Spandauer Straße) diesen neuen Herkules-Oberbau. Der am 14. März 1904 zwischen dem Kreis Siegen und der ESE geschlossene Vertrag sah nämlich die Mitbenutzung der ESE-Strecke Eintracht – Kaan-Marienborn von ESE-Streckenkilometer 0,16 bis 0,87 durch die zukünftige Siegener Kreisbahn vor.

Der Umbau der ESE-Strecke auf „Herkules" verzögerte sich jedoch um drei Wochen, sodass die Siegener Kreisbahn am 4. November 1904 zunächst nur ihre eigene, 7,1 Kilometer lange Strecke von der Ortsgrenze Geisweid/Dillnhütten am Gasthof Reuter bis zur Ecke Koblenzer-/Wilhelmstraße in Betrieb nahm. Am 27. November 1904 folgte dann die Verlängerung bis zur Eintracht. Mit diesen insgesamt 7,9 Kilometern Strecke bediente die Kreisbahn den gesamten Kernraum der damaligen Stadt Siegen, ausgenommen die auf dem Siegberg gelegene Altstadt und das Weißtal Richtung Kaan-Marienborn.

Eigene Weichensteller mit „Streckentelefon"

Die Mitbenutzung der ESE-Strecke bis zur Eintracht bescherte der Straßenbahn unter der Woche zusätzlichen Arbeiterverkehr zu den zahlreichen Industriebetrieben, die sich rund um den Bahnhof Eintracht angesiedelt hatten. Und am Wochenende bot der Eintrachtpark ein beliebtes Ausflugsziel für die Stadtbevölkerung. Diese Mitbenutzung der ESE-Strecke hatte allerdings ihren Preis. Nicht nur, dass die Kreisbahn die entsprechenden Umbaumaßnahmen am Gleis und für den elektrischen Betrieb zu besorgen hatte, sie musste auch während des gesamten Tages zwei Bedienstete abstellen, die nichts anderes zu tun hatten, als nach telefonischer Rücksprache mit dem Bahnhof Eintracht die Weiche an der Ecke Wilhelm-/Koblenzer Straße beziehungsweise zu den beiden Stumpfgleisen am Bahnhof Eintracht für den Straßenbahnzug umzulegen, den Zug passieren zu lassen und die Weiche anschließend wieder in die Ausgangsstellung zurück zu bringen.

Als Unterstand dienten zwei Weichensteller-Häuschen, einfache Wellblechbuden, die

Am Ausgangspunkt der Gemeinschaftsstrecke am Bahnhof Eintracht befand sich bis 1958 ebenfalls eine auf einem Eisenmast positionierte Weichenlaterne. Am 3. Mai 1954 wartet der Straßenbahnzug auf dem Stumpfgleis neben der ESE-Strecke, während die Straßenbahn laut Signallage freie Fahrt Richtung Bahnhof Eintracht hat

mittels Fernsprecher sowohl untereinander als auch mit dem Bahnhof Eintracht verbunden waren. Wenn man bedenkt, dass der Güterzugfahrplan der ESE 1911/12 gerade einmal vier Werktags-Zugpaare Eintracht – Kaan-Marienborn verzeichnete – 1924/25 sogar nur noch deren drei –, während die Straßenbahn durchweg im 10- oder 20-Minuten-Abstand verkehrte, dann wird deutlich, was für eine „sinnvolle“ Arbeit diese Weichensteller taten.

Im Schnitt ging etwa ein Prozent der Betriebseinnahmen der Kreisbahn als Strecken-Benutzungsgebühr an die ESE, so im Geschäftsjahr 1908/09 beispielsweise 2.440 Mark bei insgesamt 225.490 Mark an Betriebseinnahmen der Siegener Kreisbahn. Für die Inanspruchnahme der gut sieben Kilometer Provinzialstraßen hingegen zahlte die Kreisbahn damals gerade einmal 1.180 Mark an die Westfälische Provinzialverwaltung!

Vollbahn-Weichenlaternen über dem Bürgersteig

Da es sich bei diesen letzten 710 Metern Straßenbahnstrecke bis zur Eintracht eigentlich um eine Eisenbahnstrecke handelte, waren die beiden von den Kreisbahn-Weichenwärtern zu bedienenden Weichen mit den üblichen Eisenbahn-Weichenlaternen versehen, allerdings mit einer Besonderheit, die es so nirgendwo sonst in Deutschland gab. Die beiden Weichenlaternen befanden sich nämlich in gut drei Metern Höhe auf einem Eisenmast am Bürgersteigrand und wurden über ein Gestänge beim Umlegen der Weiche entsprechend der Weichenstellung gedreht. So konnten der Straßenbahnfahrer beziehungsweise der Lokführer schon aus einiger Entfernung sehen, ob die Weiche die korrekte Lage aufwies.

Diese Signaltechnik überdauerte zwei Weltkriege und sogar die Einführung des Straßenbahnbetriebes auf den beiden ESE-Strecken 1947 und 1948. Die in finanzielle Schieflage geratene Eisern-Siegener Eisenbahn wurde 1947 zum Pachtbetrieb der Siegener Kreisbahn, die daran interessiert war, ihr Straßenbahnnetz nach Süden auszudehnen. So fuhren seit dem 30. Oktober 1947 auch Straßenbahnwagen auf der ESE-Strecke Richtung Eisern (Linie 3 Siegen Bahnhof – Eintracht – Eiserfeld – Eisern) und vom 8. November 1948 auch auf der Hainer Zweiglinie bis zum Bahnhof Kaan-Marienborn (Linie 4 Siegen Bahnhof – Hain – Kaan-Marienborn).

Während die Stammstrecke der Kreisbahn von Siegen über Geisweid nach Kreuztal am 30. Mai 1952 auf Obusbetrieb umgestellt wurde, hielt sich der Straßenbahnbetrieb auf den Linien nach Kaan-Marienborn und Eisern bis 1957 beziehungsweise 1958. Erst als am 31. August 1958 auch die Straßenbahnwagen nach Eisern wegen Straßenbauarbeiten – offiziell zunächst nur „provisorisch“ – durch Obusse und Omnibusse ersetzt wurden, hatten die aufgeständerten Weichenlaternen am Bahnhof Eintracht und an Kochs Ecke ihren Dienst erfüllt. Die vormalige Eisern-Siegener Eisenbahn war zu diesem Zeitpunkt bereits seit fünfeinhalb Jahren Teil der Siegener Kreisbahn. Dr. Rolf Löttgers

An Kochs Ecke trennten sich das Straßenbahngleis in Richtung Geisweid und Kreuztal (links) und das Gleis der Eisern-Siegener Eisenbahn in Richtung Hain – Kaan-Marienborn. Das Weichensteller-Häuschen ist am linken Bildrand zu sehen. Die Aufnahme entstand bei der Eröffnung der Linie 4 am 8. November 1948 ARCHIV KSW; GERD WOLFF (BILD OBEN)





Schon seit 2015 wartet ein alter Jenaer Reko-Beiwagen beim Autohändler „ Al Bundy" auf einen neuen Besitzer. Früher konnte man in ihm Thüringer Bratwürste genießen, diente er im Jenaer Ortsteil Maua doch einem Imbiss-Stand als Verzehrraum RONNY DAUER

Im Angebot: Rekowagen

Reko-Beiwagen 183 in Jena ■ Nach dem Ende der Zweiachser im Liniendienst der thüringischen Saalestadt fand dieser Wagen zunächst als überdachte Sitzgelegenheit bei einem Bratwurststand eine Nachnutzung. Nun steht er bei einem Autohändler in Jena zum Verkauf

Die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft war nach der Außerdienststellung ihrer alten Zweiachser aus DDR-Produktion um 2002 vor allem dafür bekannt, zahlreiche Interessenten zu finden, die ein Herz für diese betagten Wagen hatten und vielfach doch noch eine Weiterverwendung jenseits der Gleise fanden. Und so erging es auch dem Reko-Beiwagen 183. Erst 1975 im Raw Berlin-Schöneweide als Typ BZ 70/1 erbaut und im gleichen Jahr als Beiwagen 214^{II} in Jena in Dienst gestellt, gehörte der Wagen zu einer größeren Lieferserie an Rekowagen, die den Fahrzeugpark in der Carl-Zeiss-Stadt verjüngen sollten. Dazu zählten sowohl Trieb- als auch Beiwagen.

Nach dem Zukauf einiger gebrauchter Zweiachser aus anderen Straßenbahnbetrieben stand 1993 eine größere Umnummerierung des Wagenparks an, fortan stand der Beiwagen unter der Nummer 183 im Einsatz. Schließlich konnten 2002/2003 mit dem letzten Lieferlos der GT6M-Niederflurwagen die letzten Zweiachser abgestellt werden, womit auch Beiwagen 183 seine Daseinsberechtigung bei der Jenaer Straßenbahn verlor. Doch ein Käufer fand sich schnell, sodass noch im März 2002 der Beiwagen eine neue Heimat in Jena-Maua fand. Als Imbiss-Stand an einer belebten Bundesstraße diente der Wagen zunächst einer erfreulichen Nutzung. In den folgenden Jahren endete an seinem Standort der Verkauf von Thüringer Rostbratwurst und Co., denn mit dem Umbau der Bundesstraße verlor der Verkaufsstand an Bedeutung, lag dieser doch seither nur noch an einer Nebenstraße.

Schließlich erwarb 2015 ein freier Autohändler den nutzlos gewordenen Straßenbahnwagen aus Maua und transportierte ihn zu einem Grundstück an der Jenaer Wiesenstraße. Ursprünglich war hier eine Nutzung als Büro vorgesehen, doch dieses Vorhaben scheiterte, weil sich der Händler baulich verändern wollte. Seitdem „parkt" der Beiwagen zwischen alten Pkw-Gebrauchtwagen. Ein Schnäppchen ist der Reko-Beiwagen nicht, aber als Zugabe war über lange Zeit ein alter Wartburg drin. Ob sich für Beiwagen 183 wohl noch ein Liebhaber findet? RONNY DAUER

Jürgen Grosch wollte während der Corona-Beschränkungen zu Hause nicht nur einfach rumsitzen und abwarten, sondern seinen H0-Fuhrpark um ein Wunschmodell vergrößern JÜRGEN GROSCH (6)

Wunschmodell Typ B

Aus zwei mach eins ■ Schon lange fehlt Jürgen Grosch der bei vielen Verkehrsbetrieben seit Jahren erfolgreich eingesetzte Stadtbahnwagen. Aus Limas N6C-Tw entstand nun ein Eigenbau



Der Stadtbahnwagen Typ B (hier in der Station Heumarkt) fährt außer in Köln sogar in Mexiko-Stadt und Istanbul

Endlich konnte ich mir jetzt einen langgehegten Wunsch erfüllen und für meine H0-Anlage einen Kölner Stadtbahnwagen B bauen. Das Vorbild ist in einigen Städten in Nordrhein-Westfalen ja schon seit mehreren Jahrzehnten mit Bravour im Einsatz und wird heute meist als U-Bahn eingesetzt.

Um ein fast maßstäbliches H0-Gehäuse aus robustem Kunststoff herzustellen, musste ich zwei N6C-Triebwagen von Lima opfern und mit der Laubsäge so teilen, dass der Grundkörper für einen Stadtbahnwagen B daraus zusammengeklebt werden konnte. Da die Lima-Modelle ohnehin sehr schlechte Laufeigenschaften


Am Anfang standen Sägearbeiten. Aus den Teilen der beiden Lima-N6C hat Jürgen Grosch dann den Stadtbahnwagen Typ B zusammengesetzt


Die zersägten Lima-Modelle sind zu den zwei Teilen des Kölner Typ B zusammengesetzt. Ein Kleinserienmodell gab es einmal von Swedtram

besaßen, entschied ich mich für den bewährten starken Roco-Antrieb des VT 628. Idealerweise konnte ich die Drehgestelle gleich mitübernehmen, da Achsstand und Raddurchmesser dem Stadtbahnwagen B entsprachen. Bei den Türanordnungen an beiden Triebwagenenden musste ich aber Kompromisse eingehen. Das ist nicht weiter kritisch, denn bei den Vorbildern in Köln und Dortmund z. B. gibt es genügend unterschiedliche Gestaltungen für das Abteil des Triebwagenführers.

Vereinfachte Schwenktüren

Schwierigkeiten bereiteten mir die Nachbildungen der höhenverstellbaren Trittstufen und Doppeltüren. Beim Vorbild sind die Türen als Außenschwenktüren mit größeren Fenstern installiert, was ich vereinfacht nachbildete. Am leichtesten waren die gesickten Dächer herzustellen. Dass die beiden Wagenhälften maßstäblich ein wenig zu schmal sind, stört nur einen Nietenzähler, denn der schlanke Eindruck des Modells wirkt so noch besser als eine klobige Nachbildung. Bei der Herstellung des Chassis legte ich mich fest, die Nachbildung der technisch moderneren Version mit Drehstrommotoren zu wählen. Ich entschied mich für ein Modell der Baureihe 2300, erkennbar an den automatischen Kupplungen an beiden Wagenenden. Schon vor dem Lackieren stellte sich heraus, dass die Fahreigenschaften dank des fast überdimensionierten Roco-Motors sehr zufriedenstellend sind.

Nach Abschluss der mechanischen Arbeiten und der Lackierung erhielt das Modell sein vorbildentsprechendes Spitzenlicht (drei weiße und zwei rote LEDs). Das dritte weiße Licht auf dem Dach des Führerhauses hat eine Größe von nur 1,5 Millimetern. So kleine LEDs habe ich bisher im privaten Modellbau vermisst.

Aus finanziellen Gründen bin ich ein sehr konservativer Bastler, deshalb fährt mein Wunschmodell nur analog. Das reicht auch, denn ich habe ja nur zwei Hände, und außerdem gibt meine Bahn wie beim Vorbild ja kaum Geräusche her. Es ist wirklich sehr schade, dass bislang kein Modellbahnhersteller ein brauchbares H0-Modell dieses weit verbreiteten Stadtbahnwagens aufgelegt hat. Dabei wären unter den rund 950 gelieferten Wagen dieses Typs genügend Varianten möglich gewesen, denn diese Stadtbahnwagen laufen noch heute zum Beispiel in Köln, Bonn, Düsseldorf, Duisburg, Essen und Dortmund. JÜRGEN GROSCH


Jürgen Grosch (80) war im IT-Bereich tätig, danach Berater der Salzburger Lokalbahn. Sein Bahnhobby führt er auf seine Oma, Schaffnerin bei der Rheinbahn in Düsseldorf, zurück



Damit Jürgen Grosch nie vergisst, wann er seinen Kölner Typ B gebaut hat, gibt ein Schild am Boden Auskunft

Neuheiten & Neuigkeiten

Beka beendet Modellproduktion

■ Der zweiachsige MAN-Triebwagen der Dresdner Straßenbahn war so etwas wie das Markenzeichen vom Radebeuler Kleinhersteller Beka. Den Fahrzeugtyp brachte Bernd Kasten, dafür stand Beka, in unzähligen Varianten heraus. Neben H0-Straßenbahnen gab es auch DDR-Automodelle. Jetzt ist das alles Geschichte. Beka hat die Produktion eingestellt. Seit der letzten Teilnahme an der Spielwarenmesse im Jahr 2011 kam ohnehin kaum noch Neues. Bernd Kasten verlagerte den geschäftlichen Schwerpunkt auf den Vertrieb von DDR-Souvenirs, aber auch das scheint inzwischen vorbei zu sein. Einen Restposten Trammodelle gibt es noch per E-Mail. JOG



OLGA BANDELOWA (2)

Kasten und sein MAN

Blanke Fenster für die erste Ausfahrt. Tw 16 ist Alfred Spührs letzter Neubau, den er anlässlich des 60-jährigen Bestehens seiner Spühringer Straßenbahn fertigte – natürlich mit Einschubfenstern

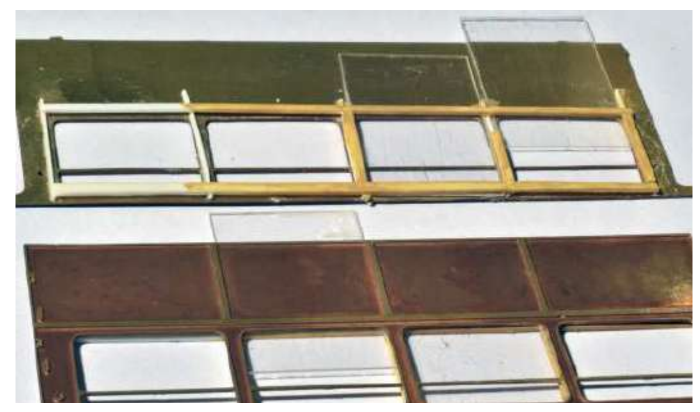
Klarer Durchblick

Schieben statt Kleben ■ Alfred Spühr ärgerte sich beim Bau seiner Fahrzeuge oft über Probleme beim Fenstereinsetzen. Wie es auch ohne verzogene Scheiben geht, zeigt er hier



Spührs Bw 53 erhielt als erstes Modell die neuen Scheibenführungen. Diese schmalen Fensterstege waren nur so zu realisieren. Saubere Schnitte der Scheiben sind dabei natürlich zwingende Voraussetzung

Seit meiner Anfangszeit beim Bau von Modellstraßenbahnen habe ich mir überlegt, wie man die Fensterscheiben ohne sichtbare Verklebung hinter den Außenwänden befestigen könnte. Bei Verwendung von Alleskleber verziehen sich durch das Lösungsmittel die kleinen Kunststoffscheiben, sodass keine glatte Fensterfläche entsteht. Auch bei weiteren Klebemitteln und Scheibenmaterialien entsteht dieses Phänomen. Auch Versuche mit Deckgläsern für Mikroskope führten nicht zum Erfolg, da die Größe nur durch Anritzen und Brechen hergestellt werden kann. Da bei Straßenbahnwagen die Fensterstreben zum Teil



Nicht nur bei komplettem Selbstbau, sondern auch bei Bausätzen (hier einer aus Ätzmetall von Spieth) lässt sich Spührs Prinzip anwenden



Ein Blick in das Innere von Spührs Osnabrücker Triebwagen Nr. 3 (noch ohne Fahrgestell) zeigt das Prinzip der Einschubfenster recht deutlich. Zur besseren Erkennbarkeit zeigt diese Aufnahme den Zustand der Fensterhalterungen vor dem Lackieren ALFRED SPÜHR (5)

unter einem Millimeter breit sind, fallen die Bruchkanten dann enorm auf. Erst der Bau meines Bw 53 für den Luzerner Modell-Wettbewerb 1989 brachte mich auf die Idee: Bei der Verglasung des Originals nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden die Streben aus H-Profilen. Vorher waren die Stirnseiten oben offen. Ich habe nun genau dasselbe bei meinem Modell gemacht.

Bei der Umsetzung im Modell habe ich kein H-Profil genommen (das es in dieser Größe auch gar nicht gibt), sondern senkrecht einen 0,25 x 0,50 Millimeter starken Plastikstreifen und darauf auf beiden Seiten einen der Breite der Fensterstreben entsprechenden Plastik-Streifen mit Kibri-Kleber (oder Aceton) aufgeklebt. Die Verbindungen zur nächsten Scheibe erfolgte auch durch Streifen in der Breite gemäß der jeweiligen Fensterbreite innen und außen. Nun ließen sich passend zugeschnittene Scheiben einfach von oben ohne zusätzliche Verklebung einschieben. Damit entfielen auch die anfangs genannten Nebenwirkungen.



Auch mit 86 Jahren mag Autor Alfred Spühr noch feinste „Fummeleien“ wie das Fenstereinpassen. Dabei hilft ihm oft eine Lupenbrille

Da die Methode so gut funktionierte, habe ich das Prinzip später auch bei weiteren Fahrzeugbauten angewendet.

Für die bessere bildliche Darstellung in diesem Artikel habe ich eine Seitenwand des Stuttgarter Bausatzes von Spieth mit entsprechenden Plastikstreifen versehen. Diese 0,25 x 0,50 Millimeter starken Streifen müssen natürlich auf der Ätzplatte mit Sekundenkleber befestigt werden. Die Führungsstreifen in der Fensterstrebenbreite werden aber wieder mit dem Kibri-Kleber aufgeklebt. Das hat dann sogar den Vorteil, dass die Außenwände nicht so fragil aussehen, da von außen der Eindruck erweckt wird, dass die Innenwand zu sehen ist. Das Ganze wird dann mit den passenden Farben versehen. Für die Fensterscheiben habe ich 0,3 Millimeter starke transparente Kunststoffplatten verwendet, die in den Führungen ausreichend Platz haben. Für dickere Scheiben müsste dann natürlich eine andere Größe verwendet werden.

ALFRED SPÜHR

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu: „Fundstück" (SM 6/2020)

Am 28. März 1965 bereiste ich das seinerzeit schrumpfende Meterspurnetz in Duisburg. Auf den Meterspurlinien waren fast nur ausländische Fahrer im Einsatz. Diese fuhren in typisch südländischer Fahrweise sehr flott durch die Stadt. Auch die Autofahrer respektierten die Straßenbahn, denn sie fürchteten um ihr „heiliges Blech"! Auch die Linie 10 fuhr noch ins „Niemandsland" nach Walsum. Ich war auf der Fahrt der einzige Fahrgast. Mein Foto entstand entgegen der Blickrichtung im Heft 8/2020.

Alfred Spühr, Osnabrück



Zu: „Raddampfer und Kaffeemühlen" (SM 6/2020)

Ergänzungen zu Rekowagen

Wer in der Materie der Verkehrsorganisation drin stand, sieht hier manches praxisbezogener. Die einschlägige Hauptverwaltung des Verkehrsministeriums verfolgte eine Strategie zum Ersatz der Fahrzeuge in drei „Großbetrieben": Vereinfacht – Dresden erprobt die Einführung der Marke Tatra, Leipzig erneuert mit Gotha-Gelenkwagen, Berlin (mit RAW Schöneweide am Platz) ersetzt durch Reko-Wagen. Die Aussage „Da sich die Auslieferung hinzog …" (S. 39), liegt neben der Wirklichkeit. Die Gotha-Wagen wurden für die Situation auf Linie 3 beschafft. Beide Endhaltestellen waren Kuppelendpunkte, bei denen die Betriebsleitung für Abhilfe von der „Schwerstarbeit" sorgen wollte, indem die Scharfenberg-Kupplung schnelleres und gefahrloseres Arbeiten gestattete. Leider ging das nicht auf, weil die Kupplungen bei so häufiger Benutzung einfach zu störanfällig waren.

Mit dem Begriff „Zierleisten" geht es unklar zu: Die Farbleiste unterhalb der Fensterfront war unternehmensdesign- und stadtbezogen definiert, in Berlin eben schwarz. Das Einfassen in gewölbte Chrom- oder Aluprofilleisten erfolgte dem damaligen Zeitgeschmack entsprechend. Bei Revisionen stellten sich die erforderlichen Befestigungsbohrungen in der Metallhaut allerdings als Ausgangspunkt für Verrostungen heraus. Zudem waren Arbeitsgänge nötig, die zusätzliche Kosten verursachten. Deshalb wurde auf die Einfassungsleisten, auch bei Reko-Wagen-Nachauflagen, konsequent verzichtet.

„Kreative Reko …" (S. 43): Das vermutete Unvermögen, CKD Tatra könne keine ausreichenden Fahrzeugstückzahlen liefern, spielte keine Rolle. Ein Blick über den Berliner „Tellerrand" ist hier nützlich. Vielmehr entsprach die Nachauflage der TZ/BZ69…70 dem Wunsch, einigermaßen zu Gotha- und Reko-Fahrzeugen form- und bauteilgerechte Ergänzungsfahrzeuge zu erhalten. Auch die Spurweiten 1.000 mm und 1.458 mm kamen also vor und Wünsche diverser Betriebe konnten

Paris auf Schienen entdecken

Der jüngste „Schwandl" entführt seine Leser in die französische Hauptstadt und stellt die dortigen spurgebundenen Nahverkehrsmittel in ihrer ganzen „Artenvielfalt" vor. Autor Christoph Groneck widmet sich nach einer kurzen Einleitung in der ersten Buchhälfte der Pariser Métro, wobei es sich bei näherer Betrachtung um zwei unterschiedliche Systeme handelt. Einerseits die klassische Métro auf Stahlschienen, andererseits die Linien 1, 4, 6, 11 und 14 mit Gummireifenbetrieb, die – unter Nachhilfe der französischen Reifenindustrie – ab den 1950ern mit der Absicht besserer Beschleunigung, geringerer Abnutzung und niedrigerer Schallemissionen aus vormaligen schienengebundenen Strecken umgerüstet wurden. Der Leser erfährt Wissenswertes aus Geschichte und Gegenwart, zum Fahrzeugpark und zu den Pariser Eigenheiten sowie zum in Umsetzung befindlichen Konzept Grand Paris Express, das in den kommenden Jahren ein beachtliches Métrostrecken-Neubauprogramm vorsieht.

Weitere 30 Seiten des Werkes befassen sich mit den RER-Strecken sowie den Transilien, wobei es sich um S-Bahn- oder vorortbahnähnliche Verkehre handelt. Auf den anschließenden 30 Seiten wendet sich der Autor den Tramstrecken zu, wobei darunter in Paris gleichfalls klassische Trams – bevorzugt mit individuellem Fahrzeugpark je Linie –, Translohr-Spurführungsbahnen und TramTrains fallen. Das System der letzteren befindet sich ebenso im weiteren Aufbau und nutzt dank Zweisystemwagen auch Eisenbahnstrecken in die Vororte. Im letzten Teil finden auch die VAL an den beiden Flughäfen Erwähnung.

Das von „Schwandl" gewohnte Bild lässt qualitativ auch diesmal keine Wünsche offen, was sowohl im Hinblick auf das Format, die zweisprachige Ausführung Deutsch/Englisch, die grafische Gestaltung als auch die typischen Netzpläne gilt. Letztere finden sich auf den hinteren Buchseiten in einer gemeinsamen Karte, deren Segmente sich über mehrere Buchseiten erstrecken und damit die vielfältigen Verkehrsträger visuell in Kontext setzen.

Die Druckqualität ist durchweg einwandfrei, kleine Schwächen zeigen vorlagenbedingt lediglich einzelne historische Bilder, die aber ihren Platz im Buch aus dem Kontext der Entwicklung heraus trotzdem unbedingt verdienen. Das Buch gehört nicht zuletzt Dank seines am Inhalt gemessen sehr günstigen Preises in jeden gutsortierten Bücherschrank von Nahverkehrsfreunden und ist aufgrund des kompakten Formates die perfekte Erkundungs- und Orientierungslektüre für Paris-Tripps.

MICHAEL SPERL



Christoph Groneck: U-Bahn, S-Bahn & Tram in Paris, Robert Schwandl-Verlag, 2020, 160 Seiten im Format 170 x 240 mm, gebunden, ca. 300 Abbildungen, Preis: 19,50 Euro, ISBN 978-3-93657-362-6

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
E-Mail: redaktion@geramond.de · Fax (0 89) 13 06 99-700

1./15. August, Halle an der Saale: Straßenbahnmuseum geöffnet von 11 bis 17 Uhr, Führungen um 11:30, 14 und 16 Uhr. Info: www.hsf-ev.de

1./2., 8./9., 15./16., 22./23., 30. August, Schönberger Strand: Fahrbetrieb mit historischen Straßenbahnen und Fahrten auf der Museumsbahn, Tel. 040/8 99 11 43. Info: www.vvm-museumsbahn.de

1./2. August, Nürnberg: Museums-Öffnungstag im Straßenbahndepot St. Peter mit historischer Burgringlinie 15 (ab St. Peter stündlich von 9:55 bis 16:55 Uhr, ab Hbf. von 10:30 bis 16:30 Uhr). Info: www.sfnbg.de

2./9./16./23./30. August, Stuttgart: Straßenbahnmuseum geöffnet von 10 bis 18 Uhr. Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 Bad Cannstatt – Ruhbank/Fernsehturm und zurück. Info: www.shb-ev.info

9. August, Karlsruhe: Historisches Depot 1913 in der Wagenhalle II auf dem Betriebshof Tullastraße geöffnet, Führungen nach Bedarf. Info: www.tsnv.de

9. August, Bremen: Bremer Straßenbahnmuseum DAS DEPOT in der Schloßparkstraße 45 geöffnet und Stadtrundfahrt mit Museumswagen 446 oder 811. Info: www.fdbs.net

16. August, Dortmund: Nahverkehrsmuseum Bahnhof Mooskamp geöffnet, Führungen durch den Museums-Wagenpark und Fahrbetrieb. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

23. August, Wehmingen: Straßenbahn selbst fahren unter Aufsicht eines Fahrlehrers im Hannoverschen Straßenbahn-Museum Wehmingen, 11 bis 17 Uhr. Info: www.tram-Museum.de

23. August, Chemnitz: Stadtrundfahrt mit Gotha-Triebwagen, 10:30 Uhr ab Roter Turm, Anmeldungen über: Tourist-Information, Tel.: 03 71/690 680. Info: www.strassenbahn-chemnitz.de

flexibler bedient werden, als es die ja dem staatlichen Außenhandelsmonopol unterliegenden Importe zugelassen hätten..

Lutz Habrecht, Berlin

Zu: „Einst und Jetzt" (SM 5/2020)

Linienführung der Vestischen 5

■ Eine Anmerkung habe ich zum „Einst und Jetzt" in der Mai-Ausgabe. An dem Bild an sich gibt es nichts auszusetzen, es ist sehr schön und betrifft mein allerengstes Interessengebiet, die Meterspur im östlichen Ruhrgebiet. Ich vermute, sie haben einige Zuschriften zu dem Bildtext bekommen, denn der war leider sachlich ziemlich unrichtig. Der Aufnahmeort Recklinghausen Hauptbahnhof war korrekt, das Aufnahmedatum passt auch. Die Linie 5 der Vestischen Straßenbahn wurde allerdings im Mai 1969 eingestellt. Die am 3. Oktober 1982 eingestellte Linie 305 hatte mit der Linie 5 der Vestischen Straßenbahn nur den Laufweg bis König-Ludwig-Straße gemein, denn die Linie 305 war (im Vestischen Betriebsgebiet) die Linie 18 gewesen, die zwischen Recklinghausen und Bochum-Dahlhausen verkehrte. Nach der Eröffnung der U-Bahn in Bochum im Mai 1979 wurde der Ast Richtung Herne und Recklinghausen von der verlängerten Linie 5 der BOGESTRA (bis dahin Bochum Innenstadt – Querenburg) übernommen, in Recklinghausen wurde aus der alten „18" die neue „5". **Thomas Nebelung, Goslar**

Zu: „Generationswechsel auf Meterspur" (SM 6/2020)

Spezialausstattung an MGT6D

■ In der Bildunterschrift im o. g. Artikel ist die Kupplung des Tw 416 nicht etwa abgeflext, sondern bewusst so ausgeführt. Neben diesem Wagen sind/waren auch die Tw 401 und 421 seit geraumer Zeit auf der B-Seite mit einer Steckkupplung zum Ziehen von Loren nachgerüstet worden.

Stephan Stratmann, Freiburg im Breisgau

Die Leserbriefe werden ggf. gekürzt. Sie geben die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder, nicht die der Redaktion. Leserbriefe und -fotos werden mit Angabe des Namens und des Wohnortes des Einsenders veröffentlicht.

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

STRASSENBAHN MAGAZIN
▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN
STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180/5321617* *oder*
Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180/5321620*
E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de/abo
*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten); Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 99,90 (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer

REDAKTION
(Leserbriefe, Fragen,Kontaktaufnahme)
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München
Tel.: 089/130699-746
Fax: 089/130699-700
E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 370 • 8/2020 • August • 51. Jahrgang
Straßenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-746
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantwortlicher Redakteur: Michael Sperl
Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud, Peter Schricker
Redaktion Straßenbahn im Modell: Jens-Olaf Griese-Bandelow
Mitarbeiter dieser Ausgabe: Michael Beitelsmann, Frederik Buchleitner, Helmut Gieramm, Manuel Euer, Christian Lücker, Michael Kochems, Wolfgang Meier, Bernhard Kußmagk, André Marks, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf, Alfred Spühr u.v.a.
Layout: Karin Vierheller
Producerin: Joana Pauli
Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Henry Allgaier
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer
Anzeigenleitung: Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-551
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020
www.verlagshaus-media.de
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Druck: Walstead Central Europe
Litho: Cromika, Verona

ISSN 0340-7071



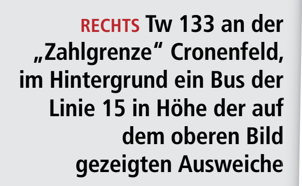
Ergebnis einer Fehlplanung

Einstellung der Wuppertaler Meterspur 1970 ■ Unsere Beitrags-Serie zum Jubiläum 50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN führt diesmal nach Wuppertal. Dort gab es sowohl ein ortsübergreifendes Meterspur-, als auch ein städtisches Normalspurnetz. Im August 1970 hieß es Abschied nehmen von der Meterspurtram, die sich zum Schluss völlig überaltert zeigte





Blick über die Schulter des Fahrzeugführers bei einer Kreuzung zweier Wagen an der Haltestelle Cronenfeld; hinter der zeitgenössischen Trinkhalle rechts liegt der DB-Haltepunkt der 1988 stillgelegten Burgholzbahn („Samba")



RECHTS Tw 133 an der „Zahlgrenze" Cronenfeld, im Hintergrund ein Bus der Linie 15 in Höhe der auf dem oberen Bild gezeigten Ausweiche

LINKS Abschiedsstimmung im Depot Mirke: Auf dem geschmückten Tw 141(ex Ennepetal) wird bei der letzten Fahrt das Ziel zu „Dönberg Hauptbahnhof" aufgewertet

GRAHAM FEAKINS (3)



Was am 16. April 1894 mit der feierlichen Eröffnung der ersten elektrischen Zahnradbahn Deutschlands im Barmer Süden begann, endete am 1. August 1970 mit einem Konvoi von sechs betagten Zweiachsern im Elberfelder Norden. Nach 76 Jahren war das in seiner größten Ausdehnung 111 Kilometer umfassende Meterspurnetz der Straßenbahnen in und um Wuppertal Geschichte. Zu diesem Zeitpunkt konnten Straßenbahnenthusiasten zwar hoffen, aber noch keineswegs wissen, dass ein kleiner Rest des Netzes 22 Jahre später auf einem erhaltenen 3,2 Kilometer langen Teilstück mit den Bergischen Museumsbahnen als damals kleinster Straßenbahnbetrieb Deutschlands wieder auferstehen würde.

Doch welche Fehlplanungen im städtischen Schienennahverkehr haben zu diesem Ende geführt? Der Schwerpunkt der unheilvollen Entwicklungen liegt dabei in dem Jahrzehnt zwischen 1960 und 1970, an dessen Beginn eine großzügige und zukunftsorientierte Lösung der Verkehrsprobleme vor dem Bundesbahnhof Wuppertal-Elberfeld – seit 1992 offiziell Wuppertal Hauptbahnhof – steht, die dann durch die Stilllegung von meterspurigen Straßenbahnlinien schrittweise ausgehöhlt und damit letztlich ad absurdum geführt wurde.

Entstehung des Meterspurnetzes

Bei der Entwicklung des innerstädtischen schienengebundenen Nahverkehrs am Ende

Verkehrsknoten Döppersberg/Bf. Elberfeld 1965: Nach dem Umbau zeigen sich die Vorzüge der Anlage, auf der „Talstraße“ rollen auf eigenem Bahnkörper die Normalspurlinien. Die Meterspur führt von der gemeinsamen Haltestellenanlage über die Rampe bergan WSW/SLG. BERNHARD TERJUNG

des 19. Jahrhunderts waren immer die topografischen Verhältnisse für die Art der Umsetzung prägend und ausschlaggebend. Im Falle des schon hochindustrialisierten Tales der Wupper mit seinen Schwesterstädten Barmen und Elberfeld sowie weiterer benachbarter Gemeinden ging es dabei zunächst um eine verkehrliche Erschließung der Talsohle, weitgehend entlang der Wupper. Was mit einer normalspurigen Pferdebahn, der späteren elektrischen Talbahn, begann, wurde zur Jahrhundertwende durch die damals äußerst innovative und bis heute einzigartige Schwebebahn ergänzt.

Die Erschließung der Nord- und Südhöhen mit den darüber hinausgehenden Verbindungen in die bergischen Nachbargemeinden erforderte dagegen andere technische Lösungen. In Barmen geschah das durch den Bau der ersten elektrischen Zahnradbahn Deutschlands als Ausgangspunkt eines meterspurigen Straßenbahnnetzes, das auch die Verbindungen zu den südlichen bergischen Nachbarstädten herstellte. Als Betreiber dieser Strecken fungierte die Barmer Bergbahn AG. In Elberfeld lag der Schwerpunkt zunächst bei der Erschließung der Nordstadt mit den weiterführenden Verbindungen zu den nördlichen nie-



Vor der Brausenwerther Brücke begegnen sich zwei typische Fahrzeuge der Gemeinschaftslinie 15: links der MAN-Vierachser der Wuppertaler Stadtwerke nach Remscheid, rechts der Westwaggon-Aufbauwagen der Stadtwerke Remscheid zur Kohlstraße in der Elberfelder Nordstadt

Auf der neuen Rampe Döppersberg fährt ein meterspuriger MAN-Vierachser von 1925 in Richtung Remscheid als Linie 15, darunter einer der DÜWAG-Achtachser von 1960 auf der Normalspurstrecke in Richtung Oberbarmen/Weiherstraße (Linie 1) WOLFGANG R. REIMANN (3)



Letzter Tag der Linie 3 am 25. Mai 1968: links die geschmückten Tw in Richtung „Grenze Jagdhaus", einst weiterführend zum Niederbergnetz. In Gegenrichtung rollt ein DÜWAG Richtung Zentrum, ganz rechts ein Gelenkzug der Normalspurlinie 11 auf dem Dreischienengleis

derbergischen Gemeinden und darüber hinaus bis in das südliche Ruhrgebiet. Auch diese Strecken der Bergischen Kleinbahnen AG entstanden in Meterspur, was den topografischen Verhältnissen Rechnung trug. Das im Laufe der Jahrzehnte durch Zusammenschlüsse der bisherigen Betreibergesellschaften – ab 1940 Wuppertaler Bahnen AG, ab 1947 Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) – organisatorisch vereinheitliche Netz erlitt seinen ersten bedeutenden Einschnitt mit der Stilllegung aller niederbergischen Strecken zwischen 1952 und 1954. Laut einer Denkschrift der WSW zur Verkehrsentwicklung von 1954 sollten von den jetzt noch verbliebenen 57 Kilometern des Meterspurnetzes nur knappe neun Kilometer stillgelegt werden, darunter die Zahnradbahn in Barmen. Doch schon fünf Jahre später haben die WSW nicht nur die Bergbahn, sondern auch alle Straßenbahnverbindungen zu den Südhöhen nach Ronsdorf und von dort weiter nach Remscheid aufgegeben.

Wandlung eines Verkehrsknotens

Bereits vor dem Krieg gab es Pläne, die Verkehrsprobleme im engen Tal der Wupper mit dem Bau einer großzügig trassierten

Durchgangsstraße zu lösen. Ab 1950 wurden dann diese Pläne, begünstigt durch die bestehenden vielen Brachen infolge der Kriegszerstörungen, schrittweise umgesetzt. Vom westlichen Rande Elberfelds – damals Tannenbergkreuz, heute Robert-Daum-Platz – und vom östlichen Stadtteil Oberbarmen (Rittershausen, heute Berliner Platz) ausgehend entstand in verschiedenen Abschnitten auf der alten B 7 die vierspurige, sogenannte Talstraße. Auf der zweigleisigen Strecke in deren Mitte fuhren, weitestgehend mit eigenem Bahnkörper, die normalspurigen Talbahnlinien mit ihren Abzweigungen in einen südlichen sowie mehrere nördliche und östliche Stadtteile. Die Straßenbahnstrecke parallel zur Schwebebahn wurde bis zur Einstellung des Normalspurnetzes 1987 befahren.

Der Bau der neuen Talstraße machte eine Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes Döppersberg/Bf. Wuppertal-Elberfeld notwendig, denn hier trafen neben der Eisenbahn und der Schwebebahn auch die meterspurigen Straßenbahnlinien zwischen den nördlichen und den südlichen Stadtteilen mit der Talbahn zusammen. Letztere damals nur in der Fahrtrichtung von West nach Ost – die Gegenrichtung verlief über den Neumarkt im Elberfelder Zentrum. Das Ergebnis der Planung führte zu einer ebenso eleganten wie effektiven Lösung, indem Zu- und Abfluss des gesamten Nahverkehrs jetzt ausschließlich nach Westen und nach Osten erfolgten. Markantes Bauwerk dieser Lösung war die 1959 gebaute zweigleisige Rampe über die Talstraße (Bundesallee) für die meterspurigen Straßenbahnstrecken. Am unteren Ende der Rampe liefen die beiden Meterspurgleise parallel mit den beiden Normalspurgleisen in eine gemeinsame Haltestellenanlage, die ein bequemes Umsteigen zur Schwebebahn und zu den Omnibuslinien ermöglichte und die durch einen damals attraktiven Fußgängertunnel mit dem Bahnhof Wuppertal-Elberfeld der Deutschen Bundesbahn verbunden war.

Wuppertals Meterspurtram

Eröffnung	16.04.1894
Einstellung	31.07.1970
größte Netzlänge	111 Kilometer
Erschließungsgebiet: Wuppertal, Neviges, Velbert, Langenberg, Hattingen, Essen (nach Norden), Remscheid, Solingen (nach Süden)	

Knotenpunkt mit schwindender Bedeutung

Vor diesem Hintergrund musste es sehr verwundern, dass es schon bald darauf zur Ausdünnung des Verkehrs auf den Meterspurlinien kam. Die von der nördlichen Stadtgrenze („Grenze Jagdhaus“) kommende Linie 3/33 wurde durch die Aufgabe ihrer bisherigen Endpunkte in der Elberfelder Südstadt (1962 „Viehhof Arrenberg“, 1965 „Ravensberger Straße“) verkürzt. Endpunkt war nun eine neu gebaute Gleisschleife an der Elberfelder Stadthalle auf dem Johannis-



Am Depot Mirke (Kohlstraße) fährt am letzten Betriebstag der betagte Zweiachser 138 über das Gleisdreieck aus, dahinter schwach erkennbar Tw 107 GRAHAM FEAKINS (3)



Sommer 1970 am Knoten Döppersberg/Bf. Elberfeld: Für die letzten Betriebsmonate musste zum Umsetzen der Wagen an der Haltestelle noch ein Gleiswechsel eingebaut werden, die Gleise Richtung Rampe fehlten schon!



Bei einer Sonderfahrt im Juli 1970, dem letzten Monat des Meterspurbetriebs, wirbt der erst ein halbes Jahr alte Verein „Bergische Museumsbahnen“ für sein Projekt JÜRGEN EIDAM



Nebenan hat schon der Bus das Liniensignal 25 übernommen. BP, Waschstraße, Phoenix/Firestone und Continentalreifen sorgen unterdessen für des Autofahrers Wohl GRAHAM FEAKINS (4)

berg. Das vereinfachte auch den Einsatz der vierachsigen Gelenkzüge, Baujahr 1961, der einzigen modernen Wagen auf dem Meterspurnetz. Ein 1957 durchgeführter Probeeinsatz eines DÜWAG-Gelenkwagens für Zweirichtungsbetrieb hatte nicht zu der schon damals erforderlichen Modernisierung des Wagenparks geführt.

Einen schwerwiegenderen Eingriff in die Substanz des Meterspurnetzes bedeutete im April 1965 die Einstellung der städteverbindenden Straßenbahn-Gemeinschaftslinie 15 zwischen Wuppertal und Remscheid. Zwar wurde dadurch „nur" die Schienenverbindung zwischen dem Wuppertaler Ortsteil Cronenfeld und dem Remscheider Ortsteil Hasten aufgegeben, aber die direkte Verbindung in die Zentren beider Städte ging nun nicht mehr auf Schienen über die neu gebaute Rampe, sondern führte mit dem Omnibus mitten durch den normalen Stadtverkehr auf der Straße.

Kaum ein Jahr später kam es dann zu einem „Paukenschlag". Der kaufmännische Direktor der Wuppertaler Stadtwerke, Walter Kühlthau, stellte im Februar 1966 ein Sparkonzept vor, über das in der Lokalpresse zu lesen war: „Kühlthau regt an [...] die Umstellung von Straßenbahn auf Omnibus im Verkehr von den Höhen ins Tal weiter voranzutreiben [...] es sei in erster Linie daran gedacht, die Linie 5/25 bald von Straßenbahn auf Omnibusse umzustellen. Damit falle die Notwendigkeit weg, für die Linie eine eigene Werkstatt zu betreiben."

Kostspielige Fehlinvestitionen

Der aufwendige Umbau des Döppersbergs lag da gerade erst sechs Jahre zurück, weitere und sehr kostspielige Baumaßnahmen bei den Meterspurstrecken waren hinzugekommen – unter anderem eine Streckenbegradigung mit eigener Trasse in der Elberfelder Südstadt 1960 im Bereich Ferdinand-Schrey-Straße sowie die Anlage einer neuen Gleisschleife an der Stadthalle erst 1965. Nun sollten diese Investitionen alle umsonst gewesen sein, um bei den Betriebskosten zu sparen? Leider kam es genau so, und der innerstädtische Ausbau von Fernstraßen lieferte dabei Argumentationshilfen. Der Bau der Schnellstraße B 326 – die heutige A 46 – auf den Nordhängen war ein wohl hochwillkommener Anlass, die Linie 3 von der Stadthalle zur „Grenze Jagdhaus" im Norden einzustellen; die letzte Fahrt fand im Mai 1968 statt. Im Mai des Folgejahres wurde die städte-



Zehn Jahre nach Inbetriebnahme fahren Busse auf der Straßenbahnrampe – allerdings platzbedingt nur nach Süden BERNHARD TERJUNG

Von Straßenbahnfreunden auf Tw 143 aufgebrachte Abschiedsbeschilderung zur letzten Fahrt der Linie 25



Die Wagenhallentüre im Depot Mirke (Kohlstraße) ist mit den Zielbändern der hier stationierten Wagen geschmückt

Beim Umbau des Döppersbergs 1960 deutet noch alles auf eine gute Zukunft der beiden Straßenbahnnetze hin: links die Gleise der Meterspur (mit Vierachser) und rechts die Gleise der Normalspur (mit Gelenkzug) in der gemeinsamen Haltestelle HEINZ MEYER/SLG. WOLFGANG R. REIMANN

Innenansicht von Tw 197 am Endpunkt Dönberger Straße, als „Reiselektüre" ist rechts an der Zwischenwand das Werbeblatt „14 Tage Wuppertal" ausgehangen

Ab 1960 wurden die Linien 3/33, 5, 15 und 25 des Meterspurnetzes über die neu erbaute Rampe am Verkehrsknotenpunkt Döppersberg/Bahnhof Elberfeld geführt ZEICHNUNG: BERNHARD TERJUNG/ REPRO: KARIN VIERHELLER

verbindende Linie 5 zwischen Cronenberg und Solingen eingestellt. Neben anderen Argumenten bot hier der anstehende Ausbau der L 74 nach Müngsten eine „passende“ Gelegenheit. Im August 1969 legten die WSW auch die Verbindung von Cronenberg zum Ortsteil Sudberg still. Somit blieb auf dem geschrumpften Meterspurnetz „auf Abruf“ nur noch die Linie 25 übrig, die von Cronenberg zum Dönberg im Norden von Elberfeld führte. Deren Einstellung war für 1970 in zwei Etappen vorgesehen.

Das letzte Jahr

Am 31. März 1970 nahm vor allem die Cronenberger Bevölkerung mit einem großen Spektakel Abschied von ihrer Straßenbahn, die seit 70 Jahren den Stadtteil mit dem Zentrum der Stadt, aber auch mit anderen Stadtteilen und Nachbargemeinden verbunden hatte. Die Stimmung bot, wie oft bei solchen Anlässen, eine merkwürdige Mischung von Ausgelassenheit und Wehmut.

Die Schließung der Werkstatt und des Depots Unterkirchen in Cronenberg hatte im April eine spektakuläre Überführung aller Fahrzeuge zum noch verbliebenen Depot Mirke (Kohlstraße) zur Folge. Die schon musealen Straßenbahnwagen traten in einem Konvoi und teilweise auch gekuppelt ihre letzte Fahrt von den Südhöhen über die Straßenbahnrampe am Döppersberg zur Elberfelder Nordstadt an. Kurz darauf wurden die gerade einmal zehn Jahre alten Gleise auf der Rampe entfernt, um diese für die Nutzung durch den Omnibus vorzubereiten. Dass dieser die Rampe für die nächsten Jahrzehnte aber nur in Fahrtrichtung Süden nutzen konnte, weil das Lichtraumprofil keinen Gegenverkehr mit Omnibussen zuließ, gehört zu den weiteren Absurditäten als Folge der vorangegangenen Fehlplanungen.

Für die letzten vier Betriebsmonate musste zum Umsetzen der Wagen an der Haltestelle Döppersberg noch ein Gleiswechsel eingebaut werden. Nach dem letzten regulären Fahrbetrieb zwischen Döppersberg und Dönberg am 31. Juli gab es am 1. August noch einmal einen Konvoi der Fahrzeuge vom Depot Mirke zu den Endpunkten der Reststrecke, von den Verkehrsamateuren begleitet und der Betriebsleitung vor Ort freundlich unterstützt. Damit endete nach 75 Jahren der Straßenbahnbetrieb auf der Meterspur im Stadtgebiet Wuppertals.

JÜRGEN EIDAM



Nach der Einstellung der Linie 25 nach Cronenberg werden im April 1970 alle noch vorhandenen Fahrzeuge im Konvoi vom Cronenberger zum Elberfelder Depot überführt JÜRGEN EIDAM

Ländliche Idylle auf der Dönberger Straße: Wird die Linie 25 das Pferdefuhrwerk überholen?



ROY BROOK/
SLG. CHRISTOPH HEUER

Frankfurt am Main: Vorreiter der elektrischen Traktion

In seiner Anfangszeit bot das Straßenbahnnetz in Frankfurt am Main eine große Vielfalt an Pferdebahnen, Lokalbahnen mit Dampfbetrieb und Vorortbahnen. Eine Sensation war die erste elektrische Straßenbahn Deutschlands. Aus dieser Vielseitigkeit erwuchs bis in die 1960er-Jahre ein einheitliches kommunales Netz mit zentral verwaltetem Wagenpark, der sowohl von KSW- und Aufbauwagen als auch von DÜWAG-Großraum- und -Gelenkzügen geprägt war

Weitere Themen der kommenden Ausgabe *

Im Halbkreis durch Bonn

Die Linie 62 Dottendorf – Oberkassel Süd/Römlinghoven führt in Form eines umgestülpten „U" von Dottendorf im Südwesten durch das Stadtzentrum auf das andere Rheinufer bis nach Oberkassel-Süd ganz im Süden des rechtsrheinischen Stadtgebiets. Wer noch die Niederflurwagen der ersten Generation von DUEWAG erleben möchte, sollte einen Besuch bald planen, denn ab 2022 tritt der „ForCity Smart" von Škoda an und die Flotte wird komplett ausgetauscht.



MICHAEL KOCHEMS

CHRISTIAN MUCH

25 Jahre Tatras in Strausberg

Seit nunmehr 25 Jahren sind auf der Normalspurstrecke der Linie 89 zwischen dem S-Bahnhof Strausberg und Strausberg Stadt östlich von Berlin Tatra-Straßenbahnen zu Hause. Wir blicken auf ein Vierteljahrhundert Einsatz von insgesamt vier Triebwagen dreier Typen zurück. Auch wenn die Flexity-Niederflurbahnen inzwischen die Hauptlast des Verkehrs tragen, sind die beiden verbliebenen, spannend konstruierten Tatra-Gelenkwagen unverzichtbar.

Wien vor 50 Jahren

Betagte Zweiachserzüge, aber auch moderne Sechsachser schoben sich 1970 durch die belebte Innenstadt der österreichischen Donau-Metropole mit einem der dichtesten Straßenbahnnetze der Welt. Doch auch vor der Wiener Straßenbahn machte der seinerzeitige „Fortschritt" nicht Halt. So galt es beispielsweise am 31. August 1970 Abschied zu nehmen von der Vorortbahn-Linie 317 von Floridsdorf über Kagran nach Groß Enzersdorf.



REINHARD SCHULZ

Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser!

Michael Sperl,
Verantwortlicher Redakteur

Das Allerletzte ...

Wieder Pause für die Schwebebahn

Am 2. Juli trat der Aufsichtsrat der Wuppertaler Stadtwerke (WSW) zusammen, um über die Schwebebahn zu beraten. Demnach soll diese voraussichtlich nach den Sommerferien in Nordrhein-Westfalen für ein Jahr unter der Woche außer Betrieb genommen werden und nur noch an Wochenenden fahren. Bis Ferienende versuchen die Stadtwerke, einen Busersatzverkehr zu organisieren, wozu in größerer Zahl Busse samt Fahrpersonal anzuwerben sind. Nach Aussage der Stadtwerke gibt es massive technische Probleme. So war nach früheren Informationen der WSW geplant, die Radreifen an den erst wenige Jahre alten Fahrzeugen der „Generation 15" auszuwechseln. Zusätzlich sollen auch die Schienen stellenweise beschädigt sein und müssen getauscht werden. Der Schaden wird vorläufig auf sechs Millionen Euro taxiert, ein Rechtsstreit um die Kosten mit Vossloh Kiepe droht. MSP



25
Sudberg
Anschluß nach Solingen
11
133